Nr. 24. Lublin, dnia 13 grudnia 1927 r. Rok VIII.

DZIENNIK URZĘDOWY WOJEWÓDZTWA LUBELSKIEGO

Cena niniejszego numeru wynosi 1 zł. Dziennik wysyłany będzie po wpłaceniu raty prenumeracyjnej na IV kwartał 1927 r. w kwocie 6 zł. Dziennik Urzędowy przyjmuje ogłoszenia instytucyj społecznych i użyteczności publicznej, zaś od osób prywatnych tylko takie, które wynikają ze stosunku do władz rządowych i wymienionych instytucyj. W ogłoszeniach opłata za wiersz drobnego pisma jednoszpaltowego lub jego miejsce wynosi 50 groszy, za szpaltę 30 zł., za stronę 60 zł. Za ogłoszenia o zagubionych dokumentach liczy się 10 groszy od jednego wyrazu. Za ogłoszenie o rejestracji stowarzyszeń 5 zł. Wszelkie należności należy wpłacać do Pocztowej Kasy Oszczędności na konto czekowe Nr. 100.200.

Redakcja i Administracja: Gmach Urzędu Wojewódzkiego Niecała Nr. 14, drzwi 29 (I p.)

Odezwa

Wojewody Lubelskiego — do wszystkich PP. Przewodniczących, członków Sejmiku i Wydziałów Powiatowych, wójtów i sołtysów, członków Rad Gminnych, członków powiatowych i gminnych Komisyj drogowych, oraz wszystkich osób, którym rozwój gospodarczy Województwa leży na sercu —

w sprawie budowy dróg bitych.

A.

351.

ODEZWA

Wojewody Lubelskiego — do wszystkich PP. Przewodniczących, członków Sejmików i Wydziałów Powiatowych, wójtów i sołtysów, członków Rad Gminnych, członków powiatowych i gminnych Komisyj drogowych, oraz wszystkich osób, którym rozwój gospodarczy kraju leży na sercu — *w sprawie budowy dróg bitych.*

L. 17549/Sm.-4.

Uwagi ogólne. W zbiorowem życiu naszego Państwa — obecny stan dróg jest jedną wielką bolączką, — jest tamą na drodze rozwoju gospodarczego i kulturalnego. Dobre drogi — to żyły, w których pulsuje życie gospodarcze danego kraju. Gęsta sieć drogowa umożliwiając zbyt płodów rolniczych jest podstawowym warunkiem należytego rozwoju rolnictwa; ożywia ona ruch handlowy i przemysłowy stwarzając w ten sposób podwaliny bogactwa narodu, otwiera dla cywilizacji dostęp do najbardziej odległych osiedli ludzkich.

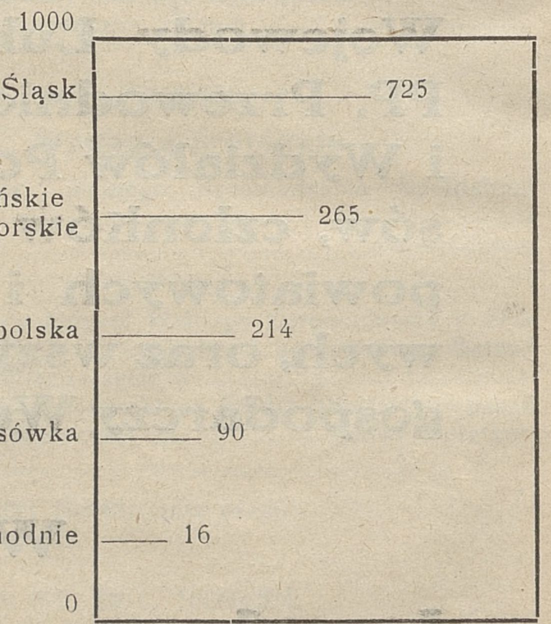
Przeważna część nawet uświadomionych obywateli nie zdaje sobie jasno sprawy z tego, ile Polska, jako kraj rolniczy, materjalnie traci na tem, że nie ma dobrze rozwiniętej sieci dróg bitych, a mianowicie przy przewożeniu produktów rolnych po drogach od warsztatów rolnych do miejsc odstawy, zbytu czy przeróbki tych produktów. Dyrektor Dep. Drogowego Ministerstwa Robót Publicznych p. Inż. Nestorowicz w pracy p. t. „Problem drogowy w Polsce i możliwość jego rozwiązania" rozważając tę sprawę na podstawie bardzo ostrożnie przeprowadzonego obliczenia, biorąc pod uwagę dane z roku 1923, dochodzi do wniosku, że straty te w tymże roku wynosiły około 375,000,000 zł., stanowiących wartość nieprodukcyjnie zużytej siły pociągowej. Jeżeli przyjmiemy przeciętny koszt budowy jednego kilometra drogi bitej w Polsce na 30.000 zł. — to widzimy, że za powyższą kwotę możnaby wybudować 12.500 km. dróg bitych rocznie. Olbrzymia ta wartość gospodarcza rok rocznie wyrzucaną jest w błoto. Słusznie też b. premjer p. Władysław Grabski w jednem ze swych przemówień w Sejmie w r. 1925 postawił tezę, że: „wszystkie wydatki czynione na drogi są wydatkami par excellence dla rolnictwa".

Nie mniejsze straty z powodu złego stanu dróg ponosi przemysł i handel. Jakkolwiek straty te nie dadzą się obliczyć tak łatwo i dokładnie, jak przy rolnictwie, to jednak bez przesady można je ocenić również na kilkaset miljonów.

Zły stan dróg jest nadto bardzo poważną przeszkodą w rozwoju oświaty; nie pozwala na skuteczne zwalczanie ciemnoty i analfabetyzmu. Ileżto bowiem dziatwy w wieku szkolnym na wiosnę i w jesieni z powodu braku możliwego dostępu do budynków szkolnych — siedzi bezczynnie, gnuśnieje, a nierzadko demoralizuje się. Dobrze pomyślana i czyniąca zadość potrzebom ludności sieć szkół powszechnych jest możliwą tylko przy dobrej komunikacji.

Drogi bite mają zatem dla Państwa niezmiernie ważne znaczenie, a budowa nowych oraz utrzymanie w należytym stanie istniejących dróg jest kwestją palącą, której możliwie rychłe i pomyślne rozwiązanie jest jednem z najważniejszych zagadnień państwowych. Dziedzina ta nie może leżeć odłogiem, a brak należytego zainteresowania w tym kierunku ze strony władz i społeczeństwa byłby karygodnem zaniedbaniem. Drogi nasze w porównaniu z drogami państw zachodnich znajdują się w stanie wprost opłakanym. Nieliczne, niedostatecznie konserwowane, oddają one Państwu bardzo nieznaczne usługi, a w dalszej rozbudowie sieci drogowej postępujemy bardzo powoli. Na tem polu otwiera się zatem przed samorządami szerokie pole do intensywnej działalności, które w programie pracy na najbliższą przyszłość winny postawić budowę i utrzymanie dróg na pierwszem miejscu, jako jedno z naczelnych swych zadań, oraz podjąć zabiegi i starania w kierunku szybkiej jego realizacji.

Jak Polska pod względem ilości i jakości dróg bitych zajmuje bardzo poślednie miejsce w porównaniu z państwami zachodniemi — tak b. Kongresówka pod tym względem stoi na szarym końcu w szeregu innych dzielnic. Według cyfr podanych przez prof. Sujkowskiego w dziele „Polska niepodległa" — Warszawa 1926 r. w Woj. Śląskiem na km². powierzchni wypada 725 metrów drogi bitej, jest to gęstość stosunkowo nie wiele ustępująca Anglji. W Woj. Poznańskiem i Pomorskiem przypada na km² powierzchni 265 m., w Małopolsce 214 m. na km², zaś w b. Kongresówce tylko 90 metrów na km² powierzchni. Stan powyższy graficznie przedstawia się następująco:



Również Województwo Lubelskie w porównaniu z innemi Województwami Rzeczypospolitej nie może poszczycić się w dziedzinie dróg bitych dorobkiem, który odpowiadałby obszarowi, ilości i zamożności jego mieszkańców. Województwo Lubelskie bowiem pod względem uposażenia

w drogi bite stoi na 12-tem miejscu z pośród 16-tu Województw Rzeczypospolitej (a na 4-tem miejscu w szeregu 5 ciu Województw na terenie b. Kongresówki) — podczas gdy co do obszaru Województwo nasze zajmuje 3-cie, zaś co do ludności 5-te miejsce pośród wszystkich Województw Rzeczypospolitej.

Musimy więc zwrócić baczną uwagę na tę największą bolączkę życia gospodarczego Województwa i otoczyć najtroskliwszą opieką drogi. Wprawdzie z uznaniem należy podnieść, że zrozumienie wśród samorządów doniosłości kwestji drogowej jest coraz większe, czego dowodzi fakt, że w czasie od roku 1919 do 1926 wybudowano na terenie Województwa Lubelskiego tylko 141 km. nowych dróg bitych, zaś w jednym roku 1927 wybudowano takichże dróg już 150 km., to jednak w stosunku do potrzeb wysiłek ten jest jeszcze zbyt nikłym. Niewolno nam bowiem zapominać, że dla doprowadzenia gęstości dróg w Województwie przynajmniej do tej jaką mają obecnie Prusy Wschodnie (które stoją w Europie na 9-tem miejscu) musimy wybudować około 8.500 km. dróg bitych, w tem państwowych 220 km., zaś samorządowych 8280 km. Ażeby więc temu zadaniu sprostać przynajmniej w przeciągu 10-ciu lat najbliższych — samorządy na terenie każdego powiatu Województwa muszą wybudować corocznie przeciętnie 43 km. dróg bitych.

Wierzę, że pod względem poprawy komunikacji i budowy drog bitych nie damy wyprzedzić się innym Województwom i zajmiemy pod tym względem w szeregu Województw to miejsce, jakie zajmować powinniśmy w stosunku do obszaru i ilości ludności. W tym celu zmobilizujmy wszystkie rozporządzalne siły materjalne i fizyczne, a wynik naszych wysiłków będzie niezawodny.

Chcąc spopularyzować tę ideę wśród najszerszych warstw społeczeństwa podaję poniżej w krótkiej i treściwej formie najważniejsze zagadnienia, dotyczące budowy i utrzymania dróg na tle obowiązującego ustawodawstwa.

Wykazy dróg przeznaczonych do budowy. Przeprowadzenie zamierzonych w tej dziedzinie prac winna cechować przedewszystkiem planowość, tak co do technicznego wykonania, jak i przygotowania zasobów pieniężnych, któreby umożliwiły sfinansowanie tego przedsięwzięcia. Pierwszym punktem programu jest zatem ustalenie dróg, które powinny pokryć w najbliższej przyszłości teren Województwa. Postulatowi temu daję wyraz załączając sporządzony dla każdego powiatu wykaz dróg (zał. № 1), przeznaczonych do budowy w latach najbliższzch, który uwzględnia jednakże przeważnie drogi wojewódzkie i powiatowe. Wykaz ten zestawiony przy uwzględnieniu programów przesłanych przez Wydziały Powiatowe na skutek mego zarządzenia z dnia 16.XII 1926 r. L. 19652/IX-4 obejmuje również odcinki dróg (oznaczone podkreśleniami), których wybudowanie w roku 1928/9 jest nieodzowne. Podobne programy, ustalające kolejność budowy zależnie od ważności na najbliższy okres 20 letni, powinny być również sporządzone w poszczególnych powiatach odnośnie do dróg gminnych.

Projekty techniczne. W zakresie prac technicznych na pierwszy plan wysuwa się konieczność przeprowadzenia odnośnych studjów i wykonania technicznych projektów budowy, które podlegają zatwierdzeniu Urzędu Wojewódzkiego O. D. R. P. Przystępowanie do robót ziemnych przy budowie dróg bez zatwierdzonego, względnie zaaprowanego projektu technicznego jest niedopuszczalne, skutkiem czego prace powyższe powinno się bezwarunkowo uskuteczniać w takim terminie, aby z chwilą nadeścia sezonu budowlanego można było rozpocząć roboty na podstawie definitywnie już ustalonych planów budowy. Ponadto wskazanem jest projekty techniczne sporządzać w szerokim zakresie w tym celu, aby budowany w poszczególnych kawałkach i w różnych czasokresach odcinek drogi stanowił po całkowitem zakończeniu budowy tegoż jednolitą, zgóry obmyślaną całość.

Uzyskanie gruntów prywatnych potrzebnych do budowy dróg. Wczesnego przygotowania wymaga również kwestja uzyskania gruntów, o ile projektowana trasa drogi przechodzi przez grunta, stanowiące własność prywatną. W tym wypadku powinno się przedewszystkiem dążyć do tego, by ludność w zrozumieniu korzyści płynących z budowy dróg, odstępowała potrzebne do budowy działki pod tytułem **darmym** i w tym kierunku powinny iść starania Wydziałów Powiatowych oraz Urzędów gminnych. Gdyby powyższe zabiegi nie odniosły skutku, wskazanem jest uskuteczniać wykupno gruntów w drodze dobrowolnej ugody, a dopiero gdyby nie można było i na tej drodze osiągnąć porozumienia z odnośnymi właścicielami, winien znaleźć zastosowanie art. 5 Ustawy o budowie i utrzymaniu dróg publicznych z dn. 10.XII 1920 r. (Dz. U. R. P. № 6 z 1921 r. poz. 32 — zał. № 2), który upoważnia odnośny Związek samorządowy (Zarząd drogowy) do wystąpienia za pośrednictwem Starosty z wnioskiem o wywłaszczenie potrzebnych do budowy drogi gruntów, za wynagrodzeniem ustalonem przez specjalną Komisję Szacunkowa — do Urzędu Wojewódzkiego, przyczem wydane w tym względzie orzeczenie jest ostateczne, a zainteresowanej stronie służy prawo odniesienia się do właściwego sądu jedynie co do wysokości określonego odszkodowania. Szczegółowe przepisy dotyczące tej kwestji zawiera Rozporządzenie Ministra Robót Publicznych z dnia 20.VII 1922 r. (Dz. U. R. P. № 60 poz. 543 — zał. № 3).

Ponieważ jednakże procedura wywłaszczeniowa z uwagi na liczne formalności trwa dłuższy przeciąg czasu, przeto sprawy te należy zawsze inicjować w odpowiedniej porze, a więc w sezonie zimowym, gdyż przystępowanie do budowy na spornych odcinkach przed definitywnem załatwieniem uzyskania gruntów jest niedopuszczalne.

Dostawa kamienia. Bardzo ważną sprawą jest również dostawa materjału kamiennego, która w przeważnej części powinna być uskuteczniona w porze zimowej. Wobec tego, że zapotrzebowanie materjałów kamiennych z uwagi na wzmożoną akcję w dziedzinie budowy dróg będzie w poszczególnych powiatach bardzo znaczne, sprawa dostawy tychże powinna być corocznie jaknajwcześniej wzięta pod rozwagę, niezależnie od tego, czy sprowadzenie kamienia zamierza się wykonać we własnym zarządzie, czy też sposobem przedsiębiorczym po przeprowadzeniu przetargu publicznego. W tym względzie zadanie powyższe mogłyby w znacznym stopniu ułatwić klinkiernie, prowadzone we własnym zakresie przez Powiatowe Związki Komunalne.

Przygotowanie inwentarza drogowego. Równie doniosłe znaczenie dla należytego wykorzystania sezonu budowlanego ma przygotowanie w dostatecznej ilości, ewentualnie przez zakup nowych narzędzi, oraz przeprowadzenie robót remontowych inwentarza drogowego, jak kolejek, walców, oskardników, łamaczy i t. p., które to prace powinno się bezwarunkowo wykonywać wyłącznie w okresie zimowym. W szczególności o ile chodzi o walce parowe, to po zakończeniu sezonu budowlanego stan ich powinien być komisyjnie zbadany i wszelkie usterki oraz uszkodzenia protokularnie stwierdzone. Remont walców powinien być zakończony w czasie od 1 grudnia do 1 marca tak, aby w ciągu okresu budowlanego można go było wykorzystać w jaknajszerszej mierze.

Stosowanie systemu gospodarczego oraz przedsiębiorczego przy budowie dróg. Wreszcie o ile chodzi o sposób przeprowadzania robót zaznaczam w formie ogólnej uwagi, iż niewłaściwym byłby system oddawania tychże tylko w przedsiębiorstwo, zwłaszcza z pominięciem przepisów, dotyczących przetargów publicznych, jak to uczyniono np. w powiecie Bialskim, a mianowicie oddano nieomal wszystkie roboty ziemne przedsiębiorcy Białkowskiemu i to po wygórowanych stosunkowo cenach. Podobnież zawarto na podstawie przetargu umowę co do robót drogowych z przedsiębiorcą Tabaką w powiecie Konstantynowskim, a system ten stosowano dawniej również w powiecie Łukowskim. Nie wynika z tego, iż przedsiębiorczego systemu należy wogóle unikać, ale samorządy powinny w tym kierunku postępować oględnie i jeżeli jakiś związek prowadzi roboty w kilku miejscach, to część tychże należy uskuteczniać we własnym zarządzie, a tylko część można oddać w przedsiębiorstwo, który to sposób drogą porównania wyników może służyć, jako najlepszy sprawdzian wydajności pracy oraz racjonalności każdego z wymienionych wyżej systemów. Odnośnie do przetargów publicznych podkreślam konieczność ścisłego zachowania obowiązującej przy urządzaniu tychże procedury, a przedewszystkiem ogłaszania przetargów z odpowiednio długim terminem do składania ofert oraz żądania od zgłaszających się firm odpowiednich kaucji, aby przetargi te nie były fikcyjne, ale rzeczywiście gwarantowały związkom komunalnym możność uzyskania jaknajlepszych warunków. Ponadto byłoby rzeczą bardzo wskazaną, by samorządy, celem obrony własnych interesów, przed definitywnem zawarciem odnośnych umów porozumiewały się w krótkiej drodze z Urzędem Wojewódzkim co do warunków technicznych, terminu wykonania, ustalenia klauzul na wypadek przekroczenia terminu, względnie niewykonania robót oraz innych ważniejszych postanowień, które mają być objęte umową. Niedopuszczalne jest wreszcie stosowanie systemu przedsiębiorczego w formie ukrytej, t. j. oddawaniu pod postacią akordu wszystkich robót jednej osobie z pominięciem przetargu, co miałem sposobność zauważyć na terenie jednego z powiatów.

Specjalne opłaty i dopłaty drogowe — statut ich wymiaru i poboru. Drugą kwestją, której przygotowanie winno postępować równolegle z wstępnemi pracami technicznemi, jest konieczność poczynienia kroków w kierunku zapewnienia sobie potrzebnych funduszów dla rozpoczęcia robót drogowych natychmiast z nastaniem sezonu budowlanego.

Najważniejszą pozycję z pośród źródeł dochodowych na cele drogowe stanowią opłaty drogowe do których poboru uprawnione są powiatowe Związki Komunalne. Podstawą prawną opłat drogowych są postanowienia Art. 19 i 23 Ustawy drogowej (zał. № 2) oraz Art. 30 Ustawy o tymczasowem uregulowaniu finansów komunalnych z dnia 11.VIII 1923 r. (Dz. U. R. P. № 94, poz. 747). Opłaty drogowe należą do kategorji samoistnych podatków komunalnych, ściąganych przez odnośny Związek we własnym zakresie, wobec czego organ uchwalający Związku, t. j. Sejmik musi uchwalić statut dotyczący ich wymiaru i poboru, który podlega zatwierdzeniu władzy nadzorczej. Sejmiki powinny zatem przesyłać corocznie odnośne uchwały do zatwierdzenia w takim terminie, aby zatwierdzenie mogło nastąpić przed rozpoczęciem się nowego okresu budżetowego. Wzór statutu opłat i dopłat drogowych opracowało Ministerstwo Spraw Wewnętrznych w r. 1925. W latach następnych wprowadzone zostały do wzorowego statutu pewne zmiany. Obecny tekst wzorowego statutu przy uwzględnieniu rzeczonych zmian podaje załącznik № 4. Odnośnie do wymiaru i poboru opłat drogowych podaję ponadto następujące wyjaśnienia:

1) W skład zasadniczego Państwowego podatku gruntowego wchodzi w myśl reskryptu Min. Spr. Wewn. z dnia 19.II 1927 r. L: SF. 842/27 (mój okólnik № 28 z dnia 25.II 1927 r. L: 1511/III) wszystko to, co przypada na poszczególnych płatników tytułem państwowego podatku gruntowego z wyłączeniem jedynie oddzielnego dodatku, przewidzianego w Art. 2 ustawy z dnia 15.VI 1923 r. (Dz. U. R. P. № 65, poz. 505) oraz bez uwzględnienia ulg, przewidzianych w art. 3 tejże ustawy. Z powyższego wynika zatem, iż pojęcie zasadniczego państwowego podatku gruntowego, służącego za podstawę do wymiaru opłat drogowych,

obejmuje również 100%ową podwyżkę, wprowadzoną Rozp. Prez. Rzeczyp. Pol. z d. 12.IV 1924 r. (Dz. U. R. P. № 33, poz. 339). Interpretacji tej nie sprzeciwia się § 2 przytoczonego wyżej rozporządzenia, gdyż zastrzeżenie w nim zawarte, dotyczy tylko dodatków komunalnych, a nie podatków samoistnych.

2) Podstawą wymiaru opłat drogowych powinny być kwoty wymiaru państwowych podatków od gruntów, przemysłu i handlu oraz nieruchomości z roku poprzedzającego nowy okres budżetowy. W celu uzyskania powyższych podstaw winny powiatowe związki komunalne zwracać się do władzy wymierzających przytoczone wyżej podatki państwowe (Urzędów Skarbowych) o wydanie im odnośnych zaświadczeń, które należy również poza innemi materjałami przedkładać bezwarunkowo władzy nadzorczej przy sposobności przesyłania statutów opłat drogowych do zatwierdzenia.

3) Ponieważ podział dopłat od t. zw. „adjacentów" w pasie przydrożnym (uwaga do § 2 ust. II statutu) jest skomplikowany, przeto podaję dla orjentacji następujący przykład:

Statut przewiduje na utrzymanie dróg 200.000 zł., oraz na budowę 400.000 zł., które to sumy pozostają do siebie w takim stosunku, jak 1:2. Maksymalna zatem kwota dopłat od „adjacentów" wynosi 40.000 zł. (20%) plus 200 000 zł. (50%) razem 240.000 zł.

Na ogólną sumę 600.000 zł. opłat drogowych składają się wpływy: 1) z gruntów 450.000 zł., 2) z przemysłu i handlu 90.000 zł., 3) z nieruchomości 60.000 zł.

Stosunek 1:2, przedstawia się odnośnie do powyższych kwot następująco.

	na utrzym.	na budow.
450.000 zł. z grunt.	150.000 zł.	300.000 zł.
90.000 zł. z przem i h.	30.000 zł.	60.000 zł.
60.000 zł. z nieruch.	20.000 zł.	40.000 zł.

wobec czego obciążenie dodatkowemi opłatami od „adjacentów" wynosi:

	20%		50%
z gruntów	30.000 zł.	plus	150.000 zł.
z przem. i handl.	6.000 zł.	„	30.000 zł.
z nieruchomości	4.000 zł.	„	20.000 zł.

Podatków państwowych w pasie przydrożnym wymierzono: 1) z gruntów 360.000 zł., 2) z przemysłu i handlu 144.000 zł., 3) z nieruchomości 60.000 zł.

Na podstawie powyższych danych otrzymamy następujące ilorazy:

odnośnie do grunt. 180.000 : 360.000 = 0·5
„ „ przem. i h. 36.000 : 144.000 = 0·25
„ „ nieruch. 24.000 : 60.000 = 0·4

Jeżeli zatem płatnik uiścił od gruntów położonych w pasie przydrożnym n. p. 36 zł. podatku państwowego to wymiar dodatkowej opłaty od „adjacentów" poza normalną opłatą drogową — wynosi 36.0·5 = 18 zł. i t. d.

4) Odnośnie do § 5 ust. 2 wzorowego statutu zwracam uwagę na Rozp. Prez. Rzeczyp. Pol. z dnia 17.V 1927 r. r. (Dz. U. R. P. № 46, poz. 401) który w § 1 zniża kary za zwłokę od zaległości we wszystkich podatkach i opłach z 4% na 2% miesięcznie, a jedynie od zaległości w podatku gruntowym pozostawia stawkę powyższych kar w niezmienionej wysokości 1% miesięcznie.

5) Przy ustalaniu tekstu statutu opłat drogowych, należy unikać posługiwania się w § 11 słowami „w sposób w miejscu przyjęty", lecz podać dokładnie sposób ogłoszenia statutu, jaki ma być zastosowany n. p. „przez ogłoszenie w . . . . ", „przez rozlepienie na słupach ogłoszeniowych", „przez wybębnienie" i t. d.

Pożyczki długoterminowe. Opłaty drogowe są główną podstawą finansową inwestycyj drogowych, wobec czego uprawnienia przysługujące w tym kierunku powiatowym związkom komunalnym, winny być w całej pełni wykorzystane. Poza opłatami drogowemi, drugiem ważnem źródłem dochodów pieniężnych na cele inwestycyjne są pożyczki długoterminowe, przyczem należy je odróżnić od pożyczek krótkoterminowych, które powinne służyć jedynie do zasilania funduszów kasowych w danym okresie budżetowym. W przeciwstawieniu do tych ostatnich pożyczki długoterminowe, spłacalne w niewielkich stosunkowo ratach, przez szereg lat, skutkiem czego nie hamują one normalnej gospodarki budżetowej, są właściwym sposobem finansowania, zakrojonych na szerszą skalę przedsięwzięć. Z przytoczonych wyżej względów źródło to, powinno być przez związki komunalne należycie wykorzystane. Uchwały w sprawie zaciągania pożyczek długoterminowych podlegają zatwierdzeniu władzy nadzorczej, wobec czego kroki przygotowawcze w tym kierunku należy inicjować w odpowiednim terminie, a organy uchwałodawcze winny już zawczasu powziąć odnośne uchwały. Dokładne wskazówki w sprawie kredytów dla Związków Komunalnych zawiera moje pismo okólne z dnia 5.XII 1927 L. 10260/Sm. (Dz. Urz. Woj. Lub. № 23 poz. 346) przyczem zwracam również uwagę na zarządzenie Ministra Pracy i Opieki Społecznej w sprawie udzielania pożyczek dla zatrudnienia bezrobotnych (Mon. Pol. z dnia 17.IX 1927 r. № 213, poz. 547).

Budowa bitych dróg gminnych. Celem wyczerpującego ujęcia kwestji inwestycyj drogowych jest rzeczą konieczną oświetlić również dokładniej zagadnienie budowy dróg gminnych. Sprawa ta pozostawała dotychczas w zapomnieniu, a gminy pozbawione szczegółowszych dyrektyw oraz zachęty ze strony miarodajnych czynników nie wykazały w tej dziedzinie dostatecznego zainteresowania. Stanowisko pod tym względem musi doznać gruntownej zmiany, gdyż drogi gminne mają dla kraju pierwszorzędne znaczenie. Gmina, jako podstawowa komórka organizmu państwowego musi pozostawać w stałym kontakcie z ośrodkami miejskiemi, które skupiają na swym terenie handel i przemysł, są placówkami oświatowemi, tudzież siedzibami władz. Życie nie może zamierać z powodu wiosennych roztopów, czy też jesiennej szarugi, wieś nasza nie może pozostawać w dalszym ciągu „światem deskami zabitym", który przez połowę każdego roku traci wszelką łączność z najbliższą okolicą.

Wielkie znaczenie świadczeń drogowych w naturze przy budowie dróg bitych.

Ustawodawca polski w zrozumieniu ogromnego znaczenia dróg gminnych dla kraju, wyposażył gminy w art. art. 29 — 33 ustawy drogowej (zał. № 2) w prawo pociągania mieszkańców gminy do świadczeń w naturze na cele budowy i utrzymania dróg gminnych. Jest to t. zw. szarwark, który odegrał w dziedzinie budowy dróg bardzo ważną rolę w państwach zachodnio-europejskich, przyczyniając się w znacznej części do pokrycia odnośnych krajów gęstą siecią drogową. Wybitny znawca spraw finansowych p. Władysław Grabski wypowiada się w N-rze 5 „Wiadomości Stowarzyszenia Członków Polskich Kongresów Drogowych" z sierpnia 1927 r. w tej kwestji następująco: Szarwark stworzył cuda w zakresie drogowym we Francji i wogóle na zachodzie". A u nas zaledwie niektóre gminy racjonalnie zeń korzystają, inne go marnotrawią, inne go zaniedbują zupełnie. A co za wielka zmiana mogłaby zajść w Polsce, gdyby wszystkie gminy, jakie są w Polsce, rok rocznie w styczniu, lutym i marcu, gdy nie ma robót polnych, woziły kamienie i tłukły je w pryzmy, kopały rowy i gdyby to robiły na akord pod specjalnym dozorem technicznym.

Tyle się mówi o tem, iż na wielomiljonową ludność naszą wiejską przypada bardzo mała ilość dni pracy, a wielka ilość dni bez żadnego zgoła zajęcia.—Dlaczego ten kapitał marnuje się bezużytecznie? Dlaczego Polska godzi się z tem, by tyle rąk roboczych próżnowało? Jeżeli czekać mają one na to, by je zawołano za dobrą zapłatą przy budowie szós i dróg za gotówkę, uzyskaną z podatków rządowych i samorządowych, to się tego nie doczekają wcale, bo zawsze brakować będzie środków. Ale czemuż te próżnujące ręce ludzkie i konie nie mają budować dróg u nas? Potrzeba na to tylko dozoru technicznego. Dozór ten może bardzo łatwo dać Rząd czy samorząd, to obojętne".

Przez pominięcie tego źródła pracy pozbawia się kraj setek i tysięcy kilometrów dróg bitych, które możnaby wybudować przy należytem wyzyskaniu szarwarku do robót przy budowie dróg. Najlepszym dowodem wielkich korzyści, płynących z powyższego sposobu budowy są rezultaty osiągnięte w roku 1927 przez powiat Lubelski, który w tymże roku wybudował około 25 klm. dróg bitych. Do pokaźnych wyników doszedł również powiat Garwoliński, a mianowicie w roku 1927 wybudował 23 klm. dróg bitych, podczas gdy w latach poprzednich przeciętna norma roczna była w tymże powiecie o wiele mniejsza.

Świadczenia drogowe w naturze zasługują na specjalną uwagę oraz powinny być w całej pełni wykorzystane i to nietylko na konserwację, ale głównie na budowę bitych dróg gminnych, przedewszystkiem z tego względu, iż budowa dróg gminnych jest dopiero w zaczątkach, a więc samorządy gminne mają w tej dziedzinie ogromne pole do intensywnej pracy, tembardziej, iż sieć potrzebnych dróg gminnych (licząc w klm.) jest wielokrotnie większa od takiejże sieci dróg państwowych, wojewódzkich i powiatowych. Z uwagi na przytoczone wyżej okoliczności powinny gminy wytężyć wszystkie swe siły w kierunku realizacji tego zadania, przyczem w powiatach mających kamień na miejscu, przeciętną normą, którą każda gmina może osiągnąć bez zbytniego obciążenia ludności, powinno być, poza konserwacją dróg istniejących, wybudowanie 2—3 klm. drogi bitej rocznie, a w powiatach, które nie rozporządzają miejscowym kamieniem 1 — $1\frac{1}{2}$ klm. takiejże drogi rocznie. Oczywiście praca w tej dziedzinie powinna się rozwijać po linji pewnego, zgóry ułożonego programu, którego urzeczywistnienie powinno wchodzić w zakres zadań powołanych specjalnie w tym celu do życia gminnych komisji drogowych. Przedewszystkiem zaś obowiązkiem Rad gminnych jest ułożenie planu inwestycyj drogowych na najbliższe lata, t. j. ustalenie wykazu dróg bitych, przeznaczonych w danej gminie do budowy z zachowaniem kolejności stosownie do znaczenia każdej drogi, tak ze względów lokalnych, jak i ogólno-państwowych.

Statut świadczeń drogowych w naturze.

Wzór statutu świadczeń drogowych w naturze załączam (zał. № 5) oraz podaję odnośnie do niego następujące wyjaśnienia:

1) Ustalenie poszczególnych rodzajów świadczeń (ustęp 1 par. 4 statutu) — należy do Rady Gminnej, która winna w tymże ustępie wyszczególnić te rodzaje, jakie są potrzebne przy zamierzonej budowie, oczywiście w granicach § 1 statutu, oraz przy równoczesnem podaniu stawek pieniężnych, jako równowartości każdego z poszczególnych rodzajów świadczeń.

2) Pojęcie zasadniczego państwowego podatku gruntowego jest identyczne, jak przy wymiarze opłat drogowych, t. zn., iż w skład tegoż podatku wchodzi wszystko to, co przypada na poszczególnych płatników tytułem państwowego podatku gruntowego z wyłączeniem jedynie oddzielnego dodatku, przewidzianego w art. 2 Ustawy z dnia 15.VI 1923 r. (Dz. U. R. P. № 65, poz. 505) oraz ulg przewidzianych w art. 3 tejże Ustawy. Pojęcie zatem zasadniczego państwowego podatku gruntowego, służącego za podstawę do wymiaru świadczeń drogowych w naturze; obejmuje również 100%-ową podwyżkę, wprowadzoną Rozp. Prez. Rzeczyp. Pol. z dnia 12.IV 1924 r. (Dz. U. R. P. № 33, poz. 339).

3) Podstawą wymiaru świadczeń drogowych w naturze powinny być kwoty wymiaru państwowych podatków od gruntów, przemysłu i handlu, oraz nieruchomości z roku poprzedzającego nowy okres budżetowy.

4) Dla zilustrowania sposobu rozkładu świadczeń drogowych w naturze (ustęp ostatni § 4 statutu) podaję następujący przykład: Gmina postanawia zbudować w danym roku 3 kilometry drogi bitej. Do budowy 1 klm. drogi potrzebne są następujące świadczenia: 1100 m^3 kamienia, 1540 podwód do zwożenia kamienia, oraz piasku, robót ziemnych, wału konnego i t. d., oraz 1880 dni roboczych pieszych przy robotach ziemnych oraz układaniu nawierzchni. Ceny jednostkowe ustala Rada Gminna w statucie następujące: 1 m^3

kamienia — 23 zł., 1 podwoda — 12 zł., 1 dzień roboczy pieszy — 3 zł. Koszt budowy 1 klm. wynosi zatem w sumie pieniężnej — 49.420 zł., a więc 3 klm. — 148.260 zł. Sejmik udziela gminie subwencji na każdy kilometr — 8.000 zł., wobec czego pozostaje do pokrycia przez gminę w formie świadczeń kwota 124.260 zł. Suma wymierzonych w gminie państwowych podatków od gruntów, przemysłu i handlu oraz nieruchomości wynosi — 62.130 zł. Z podzielenia kwoty 124.260: 62.130 otrzymamy współczynnik 2. Jeżeli więc dany płatnik uiścił np. 60 zł. tytułem państwowego podatku gruntowego, to gmina może mu wymierzyć świadczenia w naturze w równowartości 60x2=120 zł. Wymiar może zatem przyjąć postać 10 podwód (10x12=120), albo 40 dni roboczych pieszych (40x3=120), albo 5 podwód (5x12=60) i 20 dni roboczych pieszych (20x3=60) i t. d.

Współudział powiatowych związków komunalnych przy budowie dróg gminnych.

Pomyślne rozwiązanie zagadnienia budowy dróg gminnych wymaga żywego współudziału w tej akcji ze strony Wydziałów Powiatowych, jako bezpośrednich władz nadzorczych nad gminami. Obowiązki, jakie z tego tytułu ciążą na Wydziałach Powiatowych są różnorakie: — Przedewszystkiem powinny one wzbudzać zainteresowanie tą sprawą u ludności powiatu, przedstawiając przy każdej sposobności znaczenie budowy bitych dróg gminnych dla kraju, oraz wpływać w kierunku uchwalania przez Rady gminne funduszów pieniężnych oraz świadczeń w naturze na inwestycje drogowe. Powtóre Wydziały Powiatowe powinny ująć w swe ręce kierownictwo i nadzór techniczny nad budową dróg gminnych, by praca w tym kierunku postępowała planowo i stanowiła po jej ukończeniu jednolitą całość. Zarządy drogowe powinny przy pomocy specjalnych sił technicznych przeprowadzać odnośne studja i sporządzać dla gmin projekty techniczne przeznaczonych do budowy odcinków dróg gminnych, tudzież zapewnić im nadzór techniczny. Ponadto powinny gminy otrzymać ze strony tychże Zarządów pomoc również w formie wypożyczania im inwentarza drogowego, jak walców, raf do szabrowania, młotków i t. d. Wreszcie obowiązkiem samorządów powiatowych powinno być także wydatne współdziałanie w zamierzeniach inwestycyjnych gmin, dotyczących budowy dróg w formie udzielania tymże subwencyj na wskazane wyżej cele, przytem rozdział tychże powinien być traktowany indywidualnie zależnie od lokalnych warunków. Jeżeli w danym powiecie nie ma kamienia, subwencja ta powinna przybrać formę zaopatrywania gmin w kamień przy pokrywaniu wynikających z tego tytułu kosztów częściowo przez Wydziały Powiatowe z funduszów przeznaczonych na subwencję, w granicach możliwości budżetowych, a częściowo przez gminy. W tych powiatach, na terenie których znajdują się klinkiernie, wszelka ich produkcja powinna iść—poza potrzebami powiatu — przedewszystkiem na zaspokojenie zapotrzebowania gmin, przyczem Sejmiki powinny odstępować gminom klinkier na warunkach możliwie najdogodniejszych, a więc po cenach niższych nawet od kosztów produkcji, pokrywając powstałą skutkiem tego różnicę z sum przeznaczonych na subwencje. Natomiast, gdzie kamień znajduje się na miejscu, dostarczenie tegoż powinno być obowiązkiem gmin, podczas gdy do Sejmiku należałoby poniesienie wszelkich kosztów fachowej robocizny, jak wałowania, brukowania i t. d. której to pomocy powinny udzielać Sejmiki również w obu wyżej przytoczonych wypadkach.

Dobrowolne świadczenia drogowe przy budowie dróg wojewódzkich i powiatowych.

Ze świadczeń drogowych w naturze o charakterze przymusowym korzystać mogą jedynie gminy, gdyż ustawa drogowa (zał. № 2) nie przyznała tego prawa samorządom powiatowym odnośnie do dróg wojewódzkich i powiatowych. Nie zachodzą jednakże żadne przeszkody przeciwko wprowadzeniu dobrowolnych świadczeń w naturze na rzecz tych dróg w drodze spowodowania uchwał odnośnych organów samorządowych. Spełnienie tego zadania nie nastręczy specjalnych trudności, gdyż doświadczenie roku bieżącego wskazuje, iż liczne samorządy gminne w zrozumieniu własnych korzyści, z budowy dróg wynikających naogół chętnie uchylają dobrowolne świadczenia drogowe, których wartość dochodzi do kilkudziesięciu tycięcy złotych, nie licząc obowiązkowych świadczeń na drogi gminne. Ponadto zwracam uwagę na Rozp. Prez. Przeczyp. Pol. z dnia 20.X 1927 r. (Dz. U. R. P. № 95, poz. 846 — zał. № 6), które w wypadkach, gdy organy administracji drogowej, wykonywujące we własnym zarządzie budowę i utrzymanie dróg publicznych i mostów nie mogą uzyskać w drodze dobrowolnej umowy środków przewozowych niezbędnych dla wykonania tych robót, czy to wskutek odmowy ze strony posiadaczy tychże środków, czy też żądania za ich wynajęcie zapłaty wyższej od stosowanej w promieniu 10 klm. uprawnia władzę administracyjne I instancji do wydawania zarządzeń w kierunku przymusowego dostarczenia odpowiednich dla tego celu środków przewozowych wraz z obsługą za wynagrodzeniem.

Stosowanie rozumnie pojętej oszczędności przy inwetycjach drogowych.

Podkreślam przytem wyraźnie, w formie uwagi ogólnej, dotyczącej wszystkich wydatków na cele drogowe, iż całkiem niewłaściwym byłby program, polegający na wydatkowaniu jaknajwiekszej sumy na inwestycje drogowe w stosunku do ogółu wydatków preliminarza budżetowego, z pominięciem postulatu uzyskania równocześnie jaknajwydatniejszych wyników. Chodzi tu o pracę zakrojoną na szeroką skalę, którą jednakże powinno się realizować przy możliwie oględnem szafowaniu przeznaczonemi na ten cel funduszami oraz wykorzystaniu wszystkich do dyspozycji stojących środków. W powiecie Sokołowskim koszt budowy 1 klm. drogi bitej wyniósł w roku bieżącym przeszło 20.000 złotych, podczas gdy w powiatach Węgrowskim i Garwolińskim, mających co do kosztów budowy dróg indentyczne warunki, jak powiat Sokołowski, jeden kilometr takiejże drogi kosztował, w Węgrow-

skim około 11.000 — 12.000 zł. a w Garwolińskim około 8.000 zł., a to dlatego, iż w tych ostatnich powiatach skorzystano ze świadczeń w naturze; dostarczonych dobrowolnie przez ludność. Wysokość zatem wydatkowanej sumy nie jest bynajmniej dowodem racjonalnej i owocnej pracy a decydującem walorem wszelkich zamierzeń inwestycyjnych jest doprowadzenie do wysoko wartościowych wyników kosztem jaknajmniejszych wkładów pieniężnych. W tem tkwi istota rozumnie pojętej oszczędności i tę zasadę powinny samorządy przyjąć sobie jako drogowskaz przy swoich poczynaniach.

Dobór i uzupełnienie personelu technicznego i nadzorczego—Komisje drogowe.

W związku z zakrojoną na szeroką skalę akcją budowy dróg na terenie Województwa bardzo ważną sprawą jest również dobór i uzupełnienie odpowiednio ukwalifikowanego personelu technicznego i nadzorczego. Przedewszystkiem powinno się, z uwagi na obowiązek samorządów powiatowych do dostarczenia gminom pomocy technicznej, uwzględnić ewentualne zapotrzebowanie gmin w tym kierunku. Ponadto powinny być niezwłocznie powołane do życia powiatowe i gminne Komisje drogowe, któreby inicjowały zamierzenia inwestycyjne w zakresie drogowym, współdziałały z organami drogowemi i kontrolowały gospodarczą stronę wykonanych robót drogowych. Prace tych Komisji winny się rozwijać zgodnie z postanowieniami regulaminów, określających dokładnie ich prawa i obowiązki oraz sposób ich działania.

Spółki drogowe.

Ustawodastwo drogowe polskie przewiduje jeszcze jeden sposób finansowania inwestycyj drogowych, który, w razie postawienia go na należytym poziomie, może wydatnie przyspieszyć proces budowy dróg. Mam tu na myśli przewidziane art. 25, 26 i 27 ustawy drogowej (zał. № 2) spółki drogowe. Niestety uprawnienie to nie zostało dotychczas na terenie Województwa Lubelskiego odpowiednio wykorzystane, a sprawa zakładania powyższych spółek pozostawała w zapomnieniu. Bezczynność w tej dziedzinie powinna ulec w najbliższej przyszłości radykalnej zmianie. Wielkie znaczenie spółek drogowych polega między innemi na tem, iż działalnością swą uzupełniają one pracę Związków Komunalnych w zakresie budowy i utrzymania dróg, przyczyniając się w ten sposób do rozwoju sieci komunikacyjnej. W myśl Rozporządzenia Minister Robót Publicznych z dnia 8.X 1921 r. (Dz. U. R. P. № 5/22, poz. 33), wydanego w wykonaniu wspomnianych wyżej artykułów ustawy drogowej celem tworzenia spółek drogowych jest utrzymywanie, względnie budowa odcinków dróg wojewódzkich, powiatowych lub gminnych, jeżeli tego zadania nie podjął się żaden z odnośnych Związków samorządowych. Spółki drogowe mają zatem na celu przeprowadzenie inwestycyj drogowych, których nie może uskutecznić w najbliższej przyszłości odnośny Związek Komunalny z uwagi na to, iż programem swym na najbliższe lata musi objąć pilniejsze i ważniejsze zadania w tej dziedzinie. Przedewszystkiem zaś spółki drogowe mogą odegrać ważną rolę przy budowie dróg wojewódzkich i powiatowych, co do których ustawa drogowa nie przyznała odnośnym samorządom tak, jak gminom, prawa pociągania ludności do świadczeń drogowych w naturze. Ponadto spółki drogowe, jako oparte na zasadzie dobrowolnej umowy są najbardziej odpowiednim sposobem budowy odcinków dróg, względnie mostów w obrębie tetytorjów leżących w różnych jednostkach administracyjnych. Z drugiej strony zaś spółki drogowe przynoszą bezpośrednie korzyści przedewszystkiem dla członków odnośnej spółki, gdyż, jak z powyższych uwag wynika, mają one budować odcinki dróg, mające ważne znaczenie lokalne dla mieszkańców danej okolicy, który to fakt winien być dostatecznym bodźcem do ich zakładania.

Członkami spółek drogowych mogą być zainteresowane osoby fizyczne i prawne, jak np. właściciele posiadłości ziemskich oraz nieruchomości miejskich, zakłady handlowe i przemysłowe, gromady wiejskie, gminy wiejskie i miejskie.

Spółki drogowe oparte zasadniczo na podstawie dobrowolnego wstępowania do niej zainteresowanych jednostek mają jednakże w myśl postanowień przytoczonego Rozp. M. R. P. z dn. 8.X 1921 r. możność pociągnięcia do współudziału drogą przymusową, a mianowicie na podstawie orzeczenia Wydziału Powiatowego, wydanego na wniosek grupy członków dobrowolnych, deklarujących gotowość poniesienia dwóch trzecich części kosztów spółki, tych, którzy wzbraniając się zgłosić swój akces do spółki mimo widocznych dla nich korzyści, chcą tem samem uchylić się od ponoszenia koniecznych ciężarów. Przepis ten zapobiega zatem niesprawiedliwemu podziałowi świadczeń na cele spółki oraz osiąganiu korzyści bez własnego przyczynienia się przez nieuspołecznione jednostki z rezultatów pracy spółki.

Wreszcie spółki drogowe, wyposażone w charakter osobowości prawnej mają możność korzystania poza własnemi funduszami dochodami z kredytu, udzielanego przez Min. Rob. Publ. z funduszu drogowego.

Z uwagi na powyższe okoliczności kładę szczególny nacisk na wielkie znaczenie spółek drogowych, jakie one zajmują w całokształcie drogowego planu inwestycyjnego, a celem wprowadzenia ich w życie powinny Wydziały Powiatowe rozwinąć na terenie poszczególnych powiatów żywą akcję w kierunku zakładania spółek drogowych.

W jaki sposób następuje zawiazanie spółki podaję następujący przykład: Gmina X postanawia zbudować odcinek drogi o długości 5 klm., w budowie tejże drogi zainteresowani są oprócz gminy X:

5 wsi z sąsiedniej gminy,
1 gmina miejska,
3 majątki ziemskie, (
cukrownia (z innych gmin
obszar lasów państw. (

Gmina X, jako inicjatorka nawiązuje kontakt z zainteresowanymi i proponuje im przystąpienie

do spółki. Akces dobrowolny zgłaszają wszyscy z wyjątkiem 1 wsi, 1 majątek ziemk. i obszaru lasów państw. O ile gmina jest członkiem, powzięcie uchwały w przedmiocie przystąpienia do spółki należy do Rady Gm., odnośnie do gromady decyduje o tem uchwała zebrania gromadzkiego, a osoby prywatne składają w tym względzie pisemne deklaracje. Zawiązanie spółki następuje, jeżeli dobrowolni członkowie zdeklarują gotowość poniesienia 2/3 części kosztów spółki; do pokrycia reszty zostają pociągnięte pozostałe jednostki fizyczne i prawne przymusowo na wniosek założycieli spółki. Po otrzymaniu zatwierdzonego przez Wydział Powiatowy statutu założycieli zwołują ogólne zebranie spółki, t. j. członków dobrowolnych i przymusowych, na którem zostaje dokonany wybór Władz spółki, t. j. Zarządu i Komisji Rewizyjnej, przyczem do jego kompetencji należy między innemi również ustalenie planu sfinansowania zamierzonej budowy oraz jej okresu, podejmowanie uchwał w sprawie zaciągania pożyczek i t.d. (patrz § 9 statutu). Z tą chwilą Zarząd spółki działa w granicach postanowień statutu, przyczem powstałym spółkom drogowym Wydziały Powiatowe powinny udzielać jaknajdalej idącej pomocy technicznej i to o ile możności nawet w większym stopniu, jak przy budowie dróg gminnych.

Szczegółowe postanowienia, dotyczące spółek drogowych zawiera Rozp. Min. Rob. Publ. z dnia 8.X 1921 r. (Dz. U. R. P. Nr. 5 z 1922 roku, poz. 33, do którego dołączony jest również wzorowy statut spółki drogowej (zał. № 7).

Obsadzanie nowowybudowanych dróg drzewami. Kończąc uwagi, dotyczące dróg samorządowych zaznaczam wreszcie, iż po ukończeniu budowy oraz oddaniu drogi do publicznego użytku pierwszym obowiązkiem gmin, poza konserwacją, powinno być obsadzanie nowowybudowanej drogi w roku następnym szlachetnemi gatunkami drzew, w której to sprawie wyjdą jeszcze osobne wskazówki.

Współudział samorządów przy budowie bitych dróg państwowych. Poza drogami samorządowemi, których budowę, względnie konserwację prowadzą Powiatowe Związki Komunalne, na terenie Województwa Lubelskiego znajdują się drogi, które zaliczone zostały do dróg państwowych, mające doniosłe gospodarcze znaczenie lokalne.

Do takich dróg na terenie Województwa Lubelskiego między innemi zaliczają się drogi gruntowe:

1) Biłgoraj — Krzeszów,
2) Chełm — Dorohusk,
3) Hrubieszów — Dołhobyczów,
4) Hrubieszów — Zamość,
5) Janów — Kraśnik,
6) Lubartów — Kock,
7) Szczebrzeszyn — Frampol — Janów.

Drogi te są w złym stanie i wymagają rychłej przebudowy na drogi bite, a wydatki na ten cel potrzebne ustawowo winny być uskutecznione z funduszów rządowych. Ponieważ jednak drogi te z punktu widzenia ogólnopaństwowego mają znaczenie mniejsze niż z punktu widzenia lokalnego, przeto w planie budowy, względnie renowacji dróg państwowych odcinki te z natury rzeczy muszą być umieszczone w dalszej kolejności. Mając jednak na względzie bardzo wielkie miejscowe znaczenie tych dróg, Powiatowe Związki Komunalne powinny podjąć się naprawy, względnie przebudowy odcinków tychże.

Samorządy, które w porozumieniu z Ministerstwem Robót Publicznych za mojem pośrednictwem powyższą akcję podejmą, powinny na ten cel zaciągnąć długoterminowe pożyczki, sumy zaś potrzebne na spłatę rat będą im w przyszłości zwracane przez władze rządowe w postaci ratalnie wypłacanych dotacyj państwowych z kredytów na budowę dróg państwowych w zależności od wysokości kredytu, jakim będzie Ministerstwo dysponowało na ten cel w swoich budżetach i w zależności od kolejnego programu budowy tych dróg. W ten sposób dotyczące samorządy z własnych funduszów pokrywałyby tylko koszty zaciągnięcia pożyczki i oprocentowania.

Podkreślając w ten sposób najważniejsze zadania leżące przed samorządami w najbliższej przyszłości w dziedzinie budowy i utrzymania dróg poruczam ich realizację specjalnej pieczy Związków Komunalnych oraz wzywam wszystkich do żywej współpracy, tudzież poparcia mych zamierzeń, gdyż tylko przy wytężeniu wszystkich sił oraz umiejętnem wykorzystaniu wszystkich stojących nam do dyspozycji środków będziemy mogli wypełnić należycie spoczywający na obecnem pokoleniu obowiązek odbudowy pod względem gospodarczym naszej Ojczyzny, która skutkiem tyloletniej niewoli pozostała w tyle w ogólnym pochodzie cywilizacyjnym. Drogi to tylko fragment, ale z fragmentów składa się całość, do której stworzenia powinniśmy dążyć wedle sił wiedzy.

Wojewoda Lubelski
(—) *A. Remiszewski.*

Lublin, dn. 7 grudnia 1927 r.

Załącznik Nr. 1. do L. 17549/IX 4.

PROGRAM

budowy dróg na terenie Województwa Lubelskiego w r. 1928/29 i następnych.

Pow. Bialski. Łomazy—Rososz, do granicy pow. w kier. na Wisznice,
Piszczac — Chotyłów — Zalesie — Kijowiec,
Terespol—Koroszczyn—Malowa góra.

Pow. Biłgorajski. Od granicy pow. Lub. w kierunku na Turobin—Goraj—Frampol—Biłgoraj—Tarnogród.—Bukowiec.
Frampol do gr. p. w k. na Gorajec—Szczebrzeszyn.
Biłgoraj—Krzeszów,
Józefów—Ciotusza,

Józefów—Goreckie Senderki.

Pow. Chełmski. Chełm—Wojsławice, Siedliszcze—Pawłów—Zulin do gr. pow. w kier. na Bzite,
Swierże—Dorohusk do gran. pow. w kier. na Dubienkę,
Siedliszcze—Cyców,
Chełm—Busowna—Cyców,
Lublin—Łuszczów—Łęczna—Puchaczów—Zabrodzie (Włodawa),
Wojsławice w kierunku na Teratyń i Bończę

Pow. Garwoliński. Wilga, — Garwolin, — Stoczek,
Baranów—Ulęż do szosy państw. № 4/1,
Sobolew—Maciejowice—Dęblin,
Garwolin—Miastków do gr. pow. w kier. na Wilczyska.

Pow. Hrubieszowski. Hrubieszów—Mircze,
Hrubieszów—Miączyn (na Zamość),
Hrubieszów—Tyszowce,
Hrubieszów—Dziekanów—Horodło—Matcze,
Grabowiec—Miączyn,
Dubienka do gr. pow. w kierunku na Dorohusk,
Lipice—Nieledew—Mołodiatycze.
Teratyń—Jarosławice—Uchanie do gr. pow. w kier. na Wojsławice.

Janów Lubelski. Kraśnik—Urzędów—Boby,
Kraśnik—Polichna,
Annopol—Bassonia,
Janów — Krzemień,
Polichna—Szastarka,
Dojazd do st. Kraśnik
Zaklików—Modliborzyce.

Pow. Konstantynowski. Konstantynów — Chotycze — Łosice,
Łosice—Łukowiska—w kier. na Międzyrzec,
Pratulin—Terespol,
Łosice—Sarnaki do gr. pow. — kier. na Siemiatycze,
Konstantynów—Sarnaki,
Konstantynów—Niemirów.

Pow. Krasnostawski. Gorzków—Żółkiewka — Maciejów,
Maciejów — Giełczew,
Maciejów—Turobin do gr. pow. w kier. na Goraj,
Turobin—Szczebrzeszyn,
Małochwiej—Bończa w kier. na Wojsławice,
Sienn ca—Nadolna—Bzite.

Pow. Lubartowski. Lubartów—Kock.
Lubartów—Kozłówka—Kamionka—Rudno,
Łąkoć — Michów—Łysobyki,
Kijany — Łuszczów,
Kozłówka — Amelin w kier. na Markuszów,
Syrniki w kierunku na Ostrów,
Łęczna w kierunku na Ostrów,
Czemierniki—Niewęgłosz.

Pow. Lubelski. Lublin—Krzczonów w kier. na Biłgoraj,
Lublin — Łuszczów — Łęczna — Puchaczów — Zabrodzie (Włodawa),
Łuszczów — Kijany do gran. pow.,
Lublin—Swidnik,
Jaszczów—Łęczna względnie Puchaczów,
Bychawa — W. Niedźwica — Bełżyce,
Bełżyce — Wojciechów — st. kol. Sadurki.

Pow. Łukowski. Łuków — Trzebieszów do gr. pow. w kierunku na Międzyrzec.
Łuków—Swidry—Serokomla—Kock,
Łuków—Stoczek,
Prawda—Kienkówka (Stoczek—Garwolin — Wilga)
Wola—Wilczyska i dalej do gr. pow. w kier. na Miastków.
Łysobyki — Adamów.

Pow. Radzyński. Niewęgłosz—Suchowola Żminne,
Międzyrzec — Trzebieszów (Łuków)
Międzyrzec — Łukowiska do gr. pow. (na Łosice)
Międzyrzec—Komarówka do Parczewa,
Niewęgłosz w kierunku na Czemierniki.

Pow. Puławski. Kazimierz — Karczmiska
Kluczkowice—Józefów- Bassonia
Kurów—Łąkoć
Markuszów—Amelin
Puławy — Zyrzyn — Baranów
Nałęczów — St. Nałęczów,
Kurów—Wąwolnica,
Wąwolnica—Kazimierz,
Wąwolnica—Opole.

Pow. Siedlecki. Siedlce—Hołubie—Paprotnia do gr. pow. w kierunku na Drohiczyn,
Siedlce — Mokobody — Kąki w kierunku na Węgrów,
Siedlce — Domanice.
Należy propagować budowę bitych dróg gminnych w kierunku stworzenia obwodowej drogi łączącej gminy Mokobody, Krześlin, Mordy, Modrzew, Zbuczyn, Baranek, Skórzec, Zeliszew Mokobody.

Pow. Sokołowski. Sokołów — Jabłonna — Granne
Kosów — Cyranów,
Sokołów—Kosów—Małkinia,
Sokołów — Paprotnia,
Jabłonna—Sterdyń,
Dolne Trembice—Krynkówka (na Drohiczyn).

Pow. Węgrowski. Kałuszyn — Korytnica
Paplin — Stoczek, Zielenice
Węgrów—Kąki w kierunku na Siedlce
Węgrów—Miedzna,

Miedźna—Stoczek,
Węgrów — Liw — Pniewnik — Stanisławów — Warszawa.

Pow. Włodawski. Wisznice — Rossosz do gr. pow.
Włodawa — Hola — Uhnin — Parczew
Sosnowice — Ostrów do gr. pow. Lubartowskiego
Ostrów—Łęczna

Pow. Tomaszowski. Tomaszów—Łaszczów — Tyszowce,
Tomaszów—Ciotusza—Józefów,
Tyszowce—Komarów.

Pow. Zamojski. Zamość—Miączyn (na Hrubieszów).
Szczebrzeszyn—Gorajec—Frampol
Szczebrzeszyn — Turobin,
Zwierzyniec — Józefów
Zamość—Krasnobród—Józefów,
Zamość — Skierbieszów do gr. pow. w kierunku na Wojsławice.

Uwaga: Odcinki dróg oznaczone podkreśleniami mają być zbudowane w r. 1928/29.

Załącznik № 2 do L. 17549/IX-4.

Ustawa z dnia 10 grudnia 1920 r. o budowie i utrzymaniu dróg publicznych w Rzeczypospolitej Polskiej.

(Dz. Ustaw Rz. Pol. № 6/21 r. poz. 32).

I. Postanowienia ogólne.

Art. 1. Drogi publiczne dzielą się na następujące kategorje:

1) drogi państwowe, mające znaczenie ogólno-państwowe i uznane za takie przez Sejm;

2) drogi wojewódzkie, mające znaczenie ekonomiczno-komunikacyjne dla województw i zaliczone do tej kategorji przez uchwałę wojewódzkiego związku samorządowego;

3) drogi powiatowe, mające znaczenie ekonomiczno-komunikacyjne dla powiatów i zaliczone do tej kategorji przez uchwałę powiatowego związku samorządowego.

4) drogi gminne, do których należą drogi publiczne nie zaliczone do jednej z trzech poprzednich kategorji, a uznane za drogi gminne uchwałą rady gminnej, względnie miejskiej, oraz ulice i place miejskie, trybem powyższym za drogi gminne uznane.

Art. 2. O ile droga, niezbędna dla komunikacji publicznej, nie zostanie zaliczone do kategorji dróg wojewódzkich, powiatowych lub gminnych (art. 1, 1:2, 3, 4) zarządzi Ministerstwo Robót Publicznych po porozumieniu się z Ministerstwem Spraw Wewnętrznych przekazanie danej drogi właściwemu związkowi samorządowemu, a związek ten obowiązany będzie objąć tę drogę i utrzymywać ją własnym kosztem.

Art. 3. Wszelkie urządzenia, które znajdują się na torze jezdnym lub tuż obok niego, jak: mosty, tamy, nasypy, rowy, place składowe na materjały drogowe, budynki drogowe, i t. p. stanowią przynależność drogi publicznej.

Art. 4. Budowa nowej drogi, przenoszenie całej drogi, jej odcinków lub mostów z jednej kategorji do drugiej, jako też zaniechanie drogi następuje na mocy:

1) uchwały sejmowej, co do dróg państwowych;

2) uchwały wojewódzkiego związku samorządowego, co do dróg wojewódzkich;

3) uchwały powiatowego związku samorządowego, co do dróg powiatowych;

4) uchwały rady gminnej, zatwierdzonej przez wydział powiatowy, co do dróg gminnych.

Postanowienia te nie odnoszą się do częściowego zaniechania drogi w celu ulepszenia trasy drogi.

Grunt, pozostały po zaniechanej drodze, a niepotrzebny dla celów drogowych, mają prawo nabyć właściciele przyległych nieruchomości po cenie szacunkowej; jeżeli zaś kupno nie dojdzie do skutku w ciągu 1 roku, grunt ten będzie sprzedany przez licytację. Kwota ze sprzedaży uzyskana wpływa do funduszu odnośnej kategorji dróg.

Art. 5. Grunty stale lub czasowo potrzebne do budowy i utrzymania dróg, wraz ze znajdującemi się na nich budowlami, oraz materjały, niezbędne do budowy i utrzymania dróg, mogą być nabyte w drodze wywłaszczenia względnie czasowo zajęte.

Orzeczenie o potrzebie, przedmiocie i rozciągłości wywłaszczenia względnie czasowego zajęcia, zawierające także określenie wysokości wynagrodzenia za przedmiot wywłaszczany, na podstawie oszacowania niezainteresowanych rzeczoznawców wydać ma właściwa władza administracyjna drugiej instancji.

Strona interesowana, która, czuje się pokrzywdzoną wynagrodzeniem, oznaczonem przez władzę administracyjną w orzeczeniu wywłaszczającem, może w terminie 30-dniowym od dnia doręczenia orzeczenia udać się do właściwego sądu o oznaczenie wysokości wynagrodzenia w drodze postępowania sądowego. Orzeczenie wywłaszczające nadaje jednak zarządowi drogi prawo objęcia w posiadanie przedmiotu wywłaszczonego, jeżeli złoży do depozytu sądowego wynagrodzenie, oznaczone w orzeczeniu władzy administracyjnej.

Art. 6. W razie potrzeby przeprowadzenia pomiarów do budowy dróg i mostów na gruntach prywatnych odnośne zarządy drogowe mają otrzymać od władz administracyjnych pierwszej instancji upoważnienie do wykonania tych prac na gruntach prywatnych za wynagrodzeniem istotnych szkód, wyrządzonych w czasie dokonywania pomiarów.

Art. 7. Przy budowie i utrzymaniu mostów, przepustów i innych urządzeń wodnych, zarząd drogi winien zastosować się do postanowień ustaw wodnych.

Jeżeli droga publiczna prowadzi groblą ochronną, zarząd drogowy obowiązany jest utrzymywać groblę w przepisanej wysokości.

Art. 8. Ustawa niniejsza nie narusza praw i obowiązków, opartych na umowach, lub na in-

nych tytułach prawnych, co do dróg wszelkich kategorji.

II. Administracja drogowa.

Art. 9. Ogólna polityka drogowa, zarząd dróg państwowych, zwierzchni nadzór nad stanem istniejących i budową nowych dróg publicznych wszystkich kategorji oraz nad gospodarką drogową pod względem technicznym i administracyjnym należy do Ministerstwa Robót Publicznych. Nadzór admininstracyjny na drogach samorządowych wykonywać będzie Min. Rob. Publ. w porozumieniu z Ministerstwem Spraw Wewnętrznych.

Art. 10. Budowę i utrzymąnie dróg państwowych wykonywa Ministerstwo Robót Publicznych bądź przez własne organy, bądź też przekazuje te zadania związkom samorządowym wraz z odpowiedniemi funduszami po uprzedniem porozumieniu się z wymienionemi związkami.

Art. 11. Budowę i utrzymanie dróg wojewódzkich i powiatowych, wykonywa w zasadzie dzie związek samorządowy wojewódzki przez własną służbę drogową, lub przy pomocy organów państwowych po porozumieniu się z Ministerstwem Robót Publicznych.

Za przyzwoleniem Ministra Robót Publicznych mogą związki samorządowe wojewódzkie przekazywać budowę i utrzymanie dróg wojewódzkich i powiatowych wraz z odpowiedniemi funduszami powiatowym związkom samorządowym.

Art. 12. Budowa i utrzymanie dróg gminnych należy do powiatowego związku samorządowego, który je wykonywa w ramach budżetu poszczególnych gmin i z uwzględnieniem ich żądań, bądź też przekazuje je gminom do wykonania.

Budowę i utrzymanie ulic i placów w obrębie miast, osad miejskich, uzdrowisk i zdrojowisk, wykonywać będzie właściwy samorząd gminny.

Art. 13. Budowa i utrzymanie odcinków dróg państwowych, wojewódzkich i powiatowych, przechodzących przez miasta, osady wiejskie, uzdrowiska i zdrojowiska, mogą być przekazywane tym ostatnim po porozumieniu się z niemi.

Budowę i utrzymanie dróg dojazdowych do stacji kolejowych i przystani, wykonywać będą: Państwo, związki samorządowe wojewódzkie lub powiatowe, tudzież gminy, zależnie od tego, z jaką drogą (państwową, wojewódzką, powiatową czy też gminną) łączy się dana stacja lub przystań.

Art. 14. O ile zostanie stwierdzone, iż gospodarkę drogową prowadzi się przez związki samorządowe wadliwie, lub niedbale, mogą wyższe instancje związków samorządowych, względnie Ministerstwo Robót Publicznych przejąć gospodarkę drogową wraz z odpowiedniemi funduszami i prowadzić ją na rachunek odnośnych związków samorządowych.

Decyzja w tym przedmiocie należy:

a) co do dróg gminnych, zarządzanych przez gminy, do powiatowego związku samorządowego;

b) co do dróg powiatowych i gminnych, zarządzanych przez powiatowy związek samorządowy, do wojewódzkiego związku samorządowego;

c) co do dróg wojewódzkich i powiatowych zarządzanych przez wojewódzki związek samorządowy, do Ministerstwa Robót Publicznych.

Art. 15. Poszczególne wojewódzkie związki samorządowe mogą wydawać w granicach ustawy niniejszej w porozumieniu z Ministrem Robót Publicznych szczegółowe przepisy o budowie i utrzymywaniu dróg, obowiązujące powiatowe związki samorządowe i gminy w obrębie województwa.

Art. 16. Organizacja jednolitego zarządu wszystkich dróg samorządowych w obrębie województwa w granicach przepisów ustawy niniejszej należy do właściwego wojewódzkiego związ ku samorządowego. Na terenie jednego powiatu nie może być więcej, niż jeden samorządowy zarząd drogowy. Przepis ten nie dotyczy gmin miejskich, wydzielonych z powiatów.

Art. 17. Powoływana przez związki samorządowe służba drogowa winna posiadać odpowiednie kwalifikacje, które określi Ministerstwo Robót Publicznych.

Art. 18. Odwołania od uchwał i zarządzeń, wydanych w myśl przepisów ustawy niniejszej przez związki samorządowe, względnie przez władze administracyjne państwowe, winny być w ciągu dni 30 od dnia ogłoszenia lub doręczenia wnoszone do tej władzy, która uchwałę lub zarządzenie wydała.

Jeżeli władza, która uchwałę względnie zarządzenie wydała, uzna odwołanie za słuszne, wówczas może zmienić swą pierwotną decyzję; w przeciwnym razie przedkłada sprawę wyższej instancji.

Decyzja ostateczna w tych razach, o ile ustawa niniejsza inaczej nie stanowi, należy do Ministerstwa Robót Publicznych. Przedstawienie przeciw zarządzeniu pierwszej instancji, którego wykonanie w interesie bezpieczeństwa publicznego jest pilne, niema mocy wstrzymującej.

Spory pomiędzy władzami powołanemi do budowy i zarządu dróg w myśl przepisów ustawy niniejszej, rozstrzyga ostatecznie Ministerstwo Robót Publicznych.

Przepisy niniejszego artykułu nie mają zastosowania do spraw, przewidzianych w artykule 5

III. Koszty budowy i utrzymania dróg.

Art. 19. Koszty budowy i utrzymania dróg państwowych ponosi Skarb Państwa. O ile w myśl art. 10 ustawy niniejszej budowa i utrzymanie dróg państwowych powierzone zostaną wojewódzkiemu lub powiatowemu związkowi samorządowemu, wówczas Ministerstwo Robót Publicznych przekaże pomienionym związkom samorządowym fundusze, na ten cel przeznaczone.

Budowa i utrzymanie dróg wojewódzkich i powiatowych dokonywa się z funduszów wojewódzkiego, względnie powiatowego związku samorządowego. Fundusze te tworzą się ze źródeł ogólno-samorządowych, bądź też z opłat specjalnych na ten cel przeznaczonych, a uchwalonych przez wojewódzkie, względnie powiatowe związki samorządowe.

Budowa i utrzymanie dróg gminnych dokonywa się na koszt gminy na podstawie uchwały rady gminnej lub miejskiej.

Art. 20. Koszty budowy i utrzymania dróg dojazdowych do Stacji kolejowych i przystani pokrywane będą w dwóch trzecich częściach przez właściwy zarząd drogowy, a w jednej trzeciej części przez przedsiębiorstwo kolejowe, lub zarząd drogi wodnej.

Koszty budowy i utrzymania odcinków dróg państwowych, wojewódzkich i powiatowych, przechodzących przez miasta i osady miejskie, uzdrowiska i zdrojowiska, ponosi Skarb Państwa, względnie właściwy związek samorządowy, o ile odcinki te nie były dotąd utrzymywane przez miejscowe gminy.

Art. 21. Fundusze samorządowe na budowę i utrzymanie dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych mogą być zasilane przez zapomogi, udzielane ze Skarbu Państwa.

Zapomogi udzielane będą na zasadach określonych w przepisach wykonawczych do niniejszej ustawy, przy równomiernem uwzględnieniu wszystkich dzielnic.

Art. 22. W celu utworzenia kredytu na budowę i utrzymanie dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych tworzy się drogowy fundusz pożyczkowy, z którego mogą być udzielane pożyczki na budowę i otrzymanie dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych, według zasad, które ustalone będą w przepisach wykonawczych do niniejszej ustawy.

Fundusz ten tworzy się z kwot corocznie wstawionych do budżetu państwowego. Do funduszu tego wpływać będą zwroty pożyczek, udzielonych ze Skarbu Państwa związkom samorządowym na budowę i utrzymanie dróg.

Art. 23. Otrzymujący z budowy lub utrzymania dróg szczególne korzyści, lub też nadmiernie zużywający drogi, jak np. kopalnie, fabryki i inne przedsiębiorstwa, mogą być pociągani do udziału w kosztach budowy i utrzymania dróg przez Ministerstwo Robót Publicznych na rzecz dróg państwowych, zaś przez odnośne związki samorządowe na rzecz dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych, o ile przed tem nie nastąpi dobrowolna w tym względnie ugoda.

Decyzje w tym względzie związków samorządowych mają być zatwierdzone przez Ministerstwo Robót Publicznych, względnie jego organy drugiej instancji w porozumieniu z interesowanymi ministrami, względnie ich drugiemi instancjami.

Art. 24. Myta na drogach publicznych znosi się bez odszkodowania i odtąd opłaty mytnicze mogą być pobierane na drogach publicznych tylko w razach wyjątkowych na mocy zezwolenia, udzielonego na przeciąg najwyżej dziesięciu lat przez Ministra Robót Publicznych co do dróg państwowych, względnie uchwałą związku samorządowego, zatwierdzoną przez Ministerstwo Robót Publicznych, co do dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych.

Postanowienia tego artykułu nie obejmują opłat t. zw. „kopytkowych", pobieranych na korzyść gmin miejskich przy wjeździe do miast oraz opłat przewozowych na rzekach.

Art. 25. W celu budowy i utrzymania pewnych dróg samorządowych, o ile to leży w interesie publicznym, lecz przekracza siły finansowe danego związku samorządowego, lub też o ile te drogi nie zostały objęte programem budowy dróg tegoż związku, mogą powstawać spółki drogowe. Członkami spółek mogą być zarówno osoby fizyczne, jak i prawne.

Art. 26. Spółki drogowe mogą powstać dobrowolnie za zgodą wszystkich interesowanych lub przy braku zgody przymusowo na żądanie grupy osób interesowanych, którzy zobowiążą się do poniesiesia przynajmniej dwóch trzecich części kosztów budowy i utrzymania drogi. Spółki mają charakter osoby prawnej i mają prawo ściągania opłat od członków w drodze egzekucji administracyjnej.

Art. 27. Zatwierdzanie statutów spółek drogowych według statutu wzorowego, który wyda Minister Robót Publicznych, orzekanie w przedmiocie zakładania i rozwiązywania spółek przymusowych i zmian statutów oraz bezpośredni nadzór nad działalnością spółek drogowych należy do powiatowego związku samorządowego.

IV. Świadczenia drogowe w naturze.

Art. 28. Do robót na drogach państwowych wojewódzkich i powiatowych w razie zagrożenia lub przerwania komunikacji, spowodowanego wypadkami żywiołowemi, jak: zaspy śnieżne, powodzie, usuwiska, może być zarządzone przez organy administracyjne państwowe pierwszej instancji, a w wypadkach nagłych przez władze gminne, przymusowe dostarczenie środków przewozowych i robocizny za opłatą z właściwego funduszu drogowego, ustaloną przez wydział powiatowy względnie magistrat w miastach wydzielonych z powiatów.

Art. 29. Dla budowy i utrzymania dróg gminnych mogą rady gminne, względnie miejskie, oprócz opłat w gotówce uchwalać obowiązkowe dla mieszkańców gmin świadczenia drogowe w robociźnie pieszej i środkach przewozowych.

Art. 30. Do świadczeń drogowych w naturze mogą być pociągani wszyscy mieszkańcy gmin, opłacający podatki bezpośrednie, w stosunku do wysokości opłacanych przez nich podatków bezpośrednich.

Art. 31. Świadczenia drogowe w naturze może gmina na zasadzie uchwały rady gminnej, względnie miejskiej, zatwierdzonej przez samorządową władzę nadzorczą, zastąpić opłatą w wysokości, pokrywającej koszty najmu robocizny pieszej lub środków przewozowych.

Art. 32. Świadczenia drogowe w naturze mogą polegać:

1) na odrobieniu pewnej liczby dni roboczych pieszych lub dostarczeniu środków przewozowych na czas określony, albo

2) na wykonaniu pewnej ilości roboty lub dostawy materjałów.

Do dostarczenia środków przewozowych mo-

gą być pociągnięci tylko posiadacze środków przewozowych (podwód, samochodów, traktorów i t. p.).

Art. 33. Od świadczeń powyższych zwolnione są następujące osoby i instytucje:

1) osoby, którym według prawa międzynarodowego przysługuje prawo eksterytorjalności, co do środków przewozowych, przeznaczonych do ich urzędowego użytku;

2) zakłady i urzędy państwowe i samorządowe, utrzymujące środki przewozowe na podstawie etatów organizacyjnych;

3) posiadacze środków przewozowych, służących do przewożenia poczty, co do tych środków przewozowych;

4) instytucje użyteczności publicznej, jak zakłady dezynfekcyjne, szpitale, pogotowia lekarskie ratunkowe, oraz straże ochotnicze co do środków przewozowych niezbędnych dla ich działalności;

5) stadniny, stacje ogierów i źrebięciarnie państwowe;

6) posiadacze licencjonowanych ogierów i klaczy używanych tylko w celach hodowlanych, klaczy wysoko źrebnych i klaczy ze źrębiętami ssącemi w okresie dwóch miesięcy, co do tych ogierów i klaczy;

7) posiadacze koni, stale pracujących w kopalniach pod powierzchnią ziemi.

V. Postanowienia końcowe.

Art. 34. W okresie przejściowym do chwili objęcia odnośnych kategorji dróg przez właściwy zarząd, pozostają drogi w dotychczasowym zarządzie i są utrzymywane na koszt tegoż zarządu według ustaw dotychczasowych.

Przepisy co do sposobu i terminu objęcia dróg wraz z ich przynależnościami i inwentarzem przez właściwe zarządy wyda Minister Robót Publicznych.

Art. 35. Jako drogi państwowe uznaje się drogi, wymienione w załączonym do ustawy niniejszej wykazie.

Uchwały co do ustalenia sieci dróg wojewódzkich powezwą związki samorządowe wojewódzkie w ciągu sześciu miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy niniejszej.

O ile do tego czasu nie zorganizują się samorządowe związki wojewódzkie, uchwały te powezmą odnośne rady wojewódzkie, powstałe na mocy ustawy tymczasowej z dnia 2 sierpnia 1919 r. o organizacji władz administracyjnych drugiej instancji (Dz. Ust. № 65, poz. 395), a w b. Galicji Tymczasowy Wydział Samorządowy, utworzony ustawą z dnia 30 stycznia 1920 r. (Dz. Ust. Nr. 11, poz. 61.).

Art. 36. Uchwały co do ustalenia sieci dróg powiatowych i gminnych powezmą powiatowe związki samorządowe i rady gminne wiejskie, względnie miejskie, w ciągu roku od dnia wejścia w życie ustawy niniejszej.

Art. 37. Znajdujące się na terenie b. zaboru pruskiego drogi uznane, za drogi państwowe (art. 35), przekazuje się po myśli art. 10 ustawy niniejszej wraz z funduszami potrzebnemi na budowę i utrzymanie, wojewódzkim związkom samorządowym tego zaboru.

Fundusze te będą przyznawane wojewódzkim związkom samorządowym corocznie ryczałtowo i obliczane podług przeciętnego rzeczywistego kosztu budowy lub utrzymania jednego kilometra drogi.

Wysokość sum przyznawanych przez Skarb Państwa województwom położonym na terenie b. zaboru pruskiego, na budowę i utrzymanie dróg państwowych oraz zasiłków na budowę i utrzymanie dróg publicznych innych kategorji, nie może być mniejsza od sumy, otrzymywanej dotychczas przez województwa w postaci renty na zasadzie ustaw pruskich z dnia 8 lipca 1875 r. i 2 czerwca 1902 r., tudzież rozporządzenia z dnia 22 czerwca 1902 r., zwiększonej odpowiednio do wzrostu cen.

Art. 38. Zakres działania wojewódzkich, powiatowych i gminnych związków samorządowych na terenie b. zaboru pruskiego w dziedzinie gospodarki drogowej, pozostaje niezmieniony aż do czasu wejścia w życie obowiązujących całe Państwo ustaw o samorządzie.

Uprawnienia przysługujące po myśli art. 9 niniejszej ustawy Ministrowi Robót Publicznych, wykonywa na terenie b. dzielnicy pruskiej Minister tej dzielnicy aż do czasu przekazania tego działu administracji Ministrowi Robót Publicznych.

Art. 39. Dotychczas obowiązujące na obszarze Rzeczypospolitej ustawy oraz przepisy o budowie i utrzymaniu dróg tracą moc, o ile są sprzeczne z ustawą niniejszą, z wyjątkiem Śląska Cieszyńskiego, w którym obowiązuje ustawa konstytucyjna z dnia 15 lipca 1920 r. (Dz. Ust. Nr. 73 poz. 497).

Art. 40. Ustawa niniejsza wchodzi w życie z dniem jej ogłoszenia.

Art. 41. Wykonanie ustawy niniejszej powierza się Ministrowi Robób Publicznych w porozumieniu z Ministrami Spraw Wewnętrznych, Spraw Wojskowych, Kolei Żelaznych i Skarbu, oraz Ministrowi b. Dzielnicy Pruskiej.

Marszałek:
Trąmpczyński.

Prezydent Ministrów:
Witos.

Minister Robót Publicznych:
w. z. *Rybczyński.*

Minister Spraw Wewnętrznych:
L. Skulski.

Minister Spraw Wojsk.:
w. z. *De Henning-Michelis.*

Minister Kolei Żelaznych:
w. z. *Eberhardt.*

Minister Skarbu:
Steczkowski.

Minister b. Dzielnicy Pruskiej:
W. Kucharski.

ZAŁĄCZNIK DO USTAWY
o budowie i utrzymaniu dróg publicznych
w Rzeczypospolitej Polskiej.

WYKAZ DRÓG PAŃSTWOWYCH.

№ drogi	N A Z W A D R O G I	Długość km.
	I. Drogi magistralne, łączące stolicę Państwa z granicami lub kresami.	
1.	Warszawa—Radom—Bzin—Kielce—Miechów—Kraków—Myślenice—Nowy Targ Zakopane	420
	Z odnogami:	
	a) Kielce—Częstochowa—Herby	130
	b) Miechów—Będzin	70
	c) Izdebnik—Biała	59
2.	(Warszawa) Falenty—Rawa—Piotrków—Częstochowa—Będzin . . .	269
3.	Warszawa — Sochaczew — Łowicz — Kutno — Kostrzyń — Poznań — Pniewy — Skwirzyna (w kierunku na Berlin)	412
	Z odnogami:	
	a) Łowicz — Zgierz — Łódź — Sieradz — Kalisz — Ostrów—Krotoszyn—Rawicz	274
	b) Poznań—Kościan	46
4.	Warszawa — Modlin — Płońsk — Sierpc — Rypin — Gołąb — Grudziądz — Tczew — Kościerzyna—Puck	457
	Z odnogami:	
	a) Sierpc—Płock—Kutno	85
	b) Reda—Soboty	24
	c) Pilczyn—Krokowo	18
5.	Warszawa — Szelków — Ostrołęka — Łomża — Świdry — Augustów — Suwałki — Szypliszki (na Kowno)	302
	Z odnogami:	
	a) Ostrołęka—Myszyniec—Rozogi	50
	b) Augustów—Grodno	61
6.	Warszawa—Zambrów—Białystok—Grodno (Wilno)	261
	Z odnogami:	
	a) Zambrów—Bielsk—Hajnówka	105
	b) Białystok—Bielsk—Kleszczele	65
	c) Białystok—Gródek	35
7.	Warszawa—Miłosna—Siedlce—Brześć Litewski (w kierunku na Moskwę) .	188
8.	(Warszawa) Miłosna — Moszczanka—Lublin—Zamość—Bełżec—Żółkiew—Lwów —Złoczów—Tarnopol—Kopyczyńce—Czortków—Berestek—Zaleszczyki—Okopy św. Trójcy	684
	Z odnogami:	
	a) Kurów—Puławy—Radom	73
	b) Piaski—Chełm—Hrubieszów	99
	c) Krasnystaw—Chełm—Włodawa	80
	d) Żółkiew—Sokal (na Włodzimierz Wołyński	52
	e) Cwow—Stojanów (na Łuck)	75
	f) Złoczów—Brody (na Równe)	46
	g) Tarnopol—Podwołoczyska	40
	h) Kopyczyńce—Husiatyn	23
	Razem	4503

№ drogi	NAZWA DROGI	Długość km.
	II. Drogi magistralne, przechodzące z południa na północ.	
9.	(Wrocław) Rawicz—Kościan—Pniewy—Ujście—(Piła)	217
10.	(Byczyna) Kępno—Ostrów—Poznań—Nakło—Chojnice—Kościerzyna . .	414
	Z odnogami:	
	a) Chojnice—Świecie—Chełmno	78
	b) Chojnice—Tczew	95
11.	Kostrzyń—Gniezno—Inowrocław—Bydgoszcz—Świecie—Grudziądz . . .	178
	Z odnogą:	
	Inowrocław — Toruń	34
12.	Kalisz—Koło—Włocławek—Sierpc—Mława	241
13.	Muszyna (Krynica) Grybów—Tarnów—Szczucin—Busk—Kielce—Ruda Maleniecka	248
14.	Zgierz—Krośniewice—Włocławek—Toruń—Chełmno—Grudziądz . . .	274
15.	Sochaczew—Płońsk—Przasnysz—Chorzele (na Wielbrok)	145
16.	Kraśnik—Lublin—Kock—Radzyń—Siedlce—Zambrów—Łomża	289
	Z odnogami:	
	a) Kock—Moszczanka—Dęblin	42
	b) Radzyń—Wisznice—Sławatycze	68
17.	Jabłonica — Delatyń — Stanisławów — Kurowice	210
	Z odnogami:	
	a) Delatyn — Kołomyja — Berestek	100
	b) Kołomyja — Sniatyn	40
	Razem . . .	2670
	III. Drogi magistralne, przechodzące z zachodu na wschód.	
18.	Zwardoń — Żywiec — Sucha — Sanok — Chyrów — Sambor — Drohobycz — Stryj — Dolina — Stanisławów — Buczacz — Czortków . . .	644
	Z odnogami:	
	a) Żywiec — Biała	20
	b) Miejsce Piastowe — Dukla — Przełęcz-Dukielska	30
	c) Lisko — Cisna	47
	d) St. Sambor — Turka — Użak	58
	e) Stryj — Klimiec	80
	f) Dolina — Wyszków	45
	g) Buczacz — Strusów	38
19.	Biała—Zator—Kraków—Tarnów—Pilzno—Jarosław—Radymno—Lwów . .	419
	Z odnogami:	
	a) Zator — Będzin	59
	b) Pilzno — Jasło	32
	c) Jarosław — Sandomierz	105
	d) Jarosław — Bełżec	68
	e) Radymno — Przemyśl — Chyrów	50
	f) Lwów — Sambor	71
	g) Lwów — Drohobycz	74
	h) Lwów — Stryj	67
20.	(Wrocław) Syców — Kępno — Wieluń — Piotrków — Ruda Maleniecka — Bzin — Ożarów — Kraśnik — Zamość — Hrubieszów — Uściług — (na Łuck i Korzec).	531
	Z odnogami:	
	a) Sieradz — Wieluń — Częstochowa	110
	b) Piotrków — Chojny (Łódź)	43
	c) Ożarów — Sandomierz — Dębica	110
	d) Szczebrzeszyn — Krzeszów	62

№ drogi	N A Z W A D R O G I	Długość km.
21.	(Berlin — Piła) — Nakło — Bydgoszcz — Toruń — Gołąb — Nowe Miasto — Mława — Chorzele — Myszyniec — Kolno — Świdry	461
	Z odnogami:	
	a) Nowe Miasto — Lubawa	15
	b) Mława — Przasnysz — Szelków	65
	Razem . .	3327
	Ogółem . . .	10.500

Zał. 3 do L. 17549/IX-4

Rozporządzenie Ministra Robót Publicznych

z dnia 20 lipca 1922 r.

w porozumieniu z Ministrami Spraw Wewnętrznych, Sprawiedliwości i Skarbu w przedmiocie wywłaszczania lub zajmowania gruntów i materjałów do budowy i utrzymania dróg publicznych.

(Dz. Ust. R. P. № 60 z 1922 r. poz. 543)

Na zasadzie art. 41 ustawy z dn. 10 grudnia 1920 r. o budowie i utrzymaniu dróg publicznych w Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. R. P. r. 1921 № 6, poz. 32) zarządza się odnośnie do artykułów 5 i 6-tej ustawy co następuje:

§ 1. Wywłaszczenie lub czasowe zajęcie na budowę lub utrzymanie drogi publicznej może dotyczyć gruntów albo materjałów stanowiących czyjąkolwiek własność, oprócz własności państwowej.

Przejęcie gruntów albo materjałów stanowiących własność państwową na budowę lub utrzymanie drogi państwowej, może nastąpić dopiero po dokonanem w drodze urzędowej przekazaniu ich na ten cel.

§ 2. Gdy dla budowy drogi publicznej na podstawie zatwierdzonego projektu jej albo dla utrzymania drogi publicznej zachodzi potrzeba wywłaszczenia albo czasowego przymusowego zajęcia gruntów lub materjałów, t. j. o ile nie można tych przedmiotów uzyskać w drodze dobrowolnej umowy, winien właściwy zarząd drogowy złożyć za pośrednictwem odnośnego starosty wniosek o wywłaszczenie lub zajęcie do właściwego wojewody.

Zarząd drogowy w postępowaniu zmierzającem do wywłaszczenia lub zajęcia działa na mocy pełnomocnictwa tej władzy rządowej lub samorządowej, do której zakresu działania w mysl art. 10, 11, 12 i 13 powołanej ustawy należy wykonywanie budowy lub utrzymanie odnośnej drogi.

§ 3. Wniosek o wywłaszczenie lub zajęcie gruntów winien zawierać: a) umotywowane potrzeby wywłaszczenia lub zajęcia gruntów, b) plany podlegających wywłaszczeniu lub zajęciu gruntów w podziałce katastralnej, o ileby zaś dla danej miejscowości jeszcze nie wprowadzono obowiązującej podziałki dla planów katastralnych — w podziałce 1:2000 lub większej, z oznaczeniem działek gruntów należących do poszczególnych właścicieli, i c) wykazy powierzchni tych działek w metrach kwadratowych, z wyszczególnieniem rodzaju kultury gruntów (orne, łąki, lasy, ogrody, nieużytki i t. p.) oraz opisem znajdujących się na nich budowli, tydzież wskazaniem całej powierzchni parcel, z których część ma być wywłaszczona lub zajęta (p. załącznik).

Wniosek o wywłaszczeniu (zajęcie) materjałów winien zawierać: a) umotywowanie potrzeby wywłaszczenia (zajęcia) materjałów oraz b) wykaz tych materjałów, które winny być wywłaszczone (zajęte), ze wskazaniem, gdzie one się znajdują i do kogo należą, tudzież podaniem rodzaju, stanu obecnego i potrzebnej ilości tych materjałów.

Plany i wykazy należy zestawiać według gmin i powiatów.

Osobno winny być zestawione plany i wykazy gruntów i materjałów stanowiących własność państwową potrzebnych do budowy lub utrzymania drogi państwowej, z podziałem według poszczególnych urzędów zarządzających temi gruntami lub materjałami.

Wniosek i wszystkie plany i wykazy winny być przesłane staroście w dwóch egzemplarzach (t. j. oryginały z odpisami).

§ 4. Plany i wykazy dotyczące przejęcia na budowę lub utrzymanie drogi państwowej gruntów i materjałów stanowiących własność państwową starosta przesyła w obydwóch egzemplarzach wojewodzie, który w zasadzie załatwia sprawę co do przejęcia tych przedmiotów w drodze porozumienia z odnośnym państwowym urzędem II instancji.

Jeżeli porozumienie tą drogą nie bedzie osiągnięte lub gdy decyzja przekracza zakres działania odnośnej władzy II instancji, władza ta winna sprawę przedstawić właściwej władzy centralnej.

Jeden egzemplarz dokumentów (odpisy) pozostaje w aktach tej władzy państwowej, która powzięła decyzję o przekazaniu gruntów lub materjałów na budowę lub utrzymanie drogi państwowej.

§ 5. Odnośnie do podlegających wywłaszczeniu lub czasowemu zajęciu przedmiotów nie stanowiących własności państwowej starosta przed przesłaniem wniosku wojewodzie wdraża postępowanie szacunkowe powołując komisję szacunkową.

Komisja szacunkowa składa się z przewodniczącego w osobie starosty lub jego zastępcy i z trzech niezainteresowanych rzeczoznawców, o ile możności z pośród biegłych w sprawach mających być przedmiotem oszacowania stale ustanawianych

bądź przez sąd, bądź przez inny urząd lub instytucje publiczną.

§ 6. Postępowanie szacunkowe odbywa się według następujących przepisów:

1) Dzień rozpoczęcia czynności szacunkowej winien być wyznaczony przed upływem 30 dni po utrzymaniu wniosku.

O dniu rozpoczęcia czynności szacunkowej oraz o kolejności szacowania starosta zawiadamia rzeczoznawców, powołując ich pisemnie do udziału w komisji.

2) O dniu rozpoczęcia i kolejności szacowania starosta conajmniej na 14 dni naprzód zawiadamia strony interesowane, mianowicie: a) zarząd drogowy, wzywając go, by delegował swego przedstawiciela, i b) właścicieli gruntów lub materjałów, które mają być szacowane, lub ich zastępców. Wezwania do osób prywatnych wystosowuje się za pośrednictwem zarządów właściwych gmin, a instytucje samorządowe zawiadamia się bezpośrednio.

3) W zawiadomiennach do właścicieli lub ich zastępców (p. 2) winny być wyszczególnione grunty lub materjały, których dotyczy zamierzone wywłaszczenie lub zajęcie, tudzież rodzaj i powierzchnia gruntów, względnie ilość materjałów.

Do dnia rozpoczęcia czynności szacunkowej interesowani mogą przeglądać w starostwie wniosek w przedmiocie zamierzonego wywłaszczenia lub zajęcia i wnosić przeciwko temu wnioskowi zarzuty, o czem wskazane wyżej zawiadomienia winny zawierać pouczenie.

4) Komisja dokonywa oszacowania gruntów i materjałów na miejscu, gdzie się one znajdują.

5) Dla ważności aktu oszacowania konieczną jest obecność przewodniczącego komisji oraz wszystkich trzech rzeczoznawców.

Jeżeli rzeczoznawcy nie stawią się w komplecie, przewodniczący odracza rozpoczęcie czynności komisji szacunkowej, o ile możności, nie na dłużej niż dwa tygodnie, i zawiadamia o tem interesowanych.

Niestawiennictwo interesowanych stron nie wstrzymuje postępowania szacunkowego.

6) Komisja dokonywa oszacowania przedmiotu wywłaszczanego w sumie pieniężnej, biorąc pod uwagę ceny miejscowe i warunki specjalne, w jakich przedmiot ten znajduje się

7) Wynagrodzenie za wywłaszczoną (zajętą) część gruntu winno w sobie zawierać oprócz ceny za część istotnie wywłaszczoną (zajętą) również i tę sumę, o jaką wskutek dokonanego wywłaszczenia (zajęcia) wartość pozostałej części rzeczywiście uległa zmniejszeniu.

Należy przeto brać pod uwagę, czy właściciel skutkiem wywłaszczenia (zajęcia) części gruntu jest pozbawiony jedynie wartości tej części i dochodu z niej, czy też część wywłaszczana (zajmowana) ma takie znaczenie, że część pozostała nie może już dostarczać należytych korzyści, albo nie ma wartości dla właściciela. Z tego względu można na żądanie właściciela wywłaszczyć (zająć) również część gruntu, odciętą przez właściwe wywłaszczenie (zajęcie), o ileby użytkowanie z odciętej części okazało się dla właściciela niemożliwem.

8) Dokonane przez rzeczoznawców oszacowania i wszystkie czynności komisji winny być zaprotokułowane. W protokułach winny być również wskazane wszystkie dane, na podstawie których rzeczoznawcy określili sumę szacunkową przedmiotu podlegającego wywłaszczeniu lub zajęciu.

Dokonanie oszacowania i wysokość sumy szacunkowej rzeczoznawcy stwierdzają w protokule swymi podpisami, poprzedzając je pisemnem oświadczeniem, że przy oszacowaniu powodowali się bezstronnością i sprawiedliwością. Przewodniczący komisji odczytuje protokół obecnym stronom i zapytuje je, czy zgadzają się na dokonane oszacowanie.

Wszelkie ustne oświadczenia, zastrzeżenia i sprzeciwy zainteresowanych stron odnośnie do każdego poszczególnego przedmiotu winny być zaprotokułowane, złożone zaś pisemnie — winny być dołączone do protokułu z odnotowaniem o tem w proto kule. Ewentualne dodatkowe wyjaśnienia rzeczoznawców również winny być zaprotokułowane.

Uzupełnienie protokułu szacunkowego przewodniczący odczytuje stronom, poczem protokuł podpisują przewodniczący i wszystkie obecne strony lub ich przedstawiciele, ewentualnie także i rzeczoznawcy, o ile składali dodatkowe wyjaśnienia.

9) Protokuły szacunkowe wraz z oryginałami i odpisami wniosku i załączników (§ 3) starosta przedstawia wojewodzie dla wydania orzeczenia.

Odpisy protokułów szacunkowych pozostają w aktach starostwa.

§ 7. Wojewoda po otrzymaniu aktów sprawy, o ile uzna, że nie wymaga ona dodatkowych wyjaśnień, uzupełnień lub dodatkowego oszacowania, wydaje orzeczenie o wywłaszczeniu lub zajęciu gruntów albo materjałów, określające powierzchnię gruntów, względnie ilość materjałów, oraz wysokość wynagrodzenia, z podaniem szczegółowego obliczenia.

Orzeczenie wywłaszczające winno obejmować wszystkie wywłaszczane przedmioty, niezależnie od tego, czy zainteresowane strony protokularnie zgodziły lub nie zgodziły się na dokonane przez rzeczoznawców oszacowanie.

Orzeczenie wywłaszczające wraz z odpisem oraz odpisy wniosku i jego załączników (§ 3) wojewoda przesyła staroście.

Oryginały wniosku i załączników oraz protokuły szacunkowe pozostają w aktach urzędu wojewódzkiego.

§ 8. Po otrzymaniu od wojewody aktów sprawy starosta przesyła odpis orzeczenia wywłaszczającego oraz odpisy wniosku i jego załącz-

ników zarządowi drogowemu, zaś zaświadczone odpowiednie wyciągi z orzeczenia wywłaszczającego rozsyła właścicielom wywłaszczanych (zajmowanych) gruntów lub materjałów.

Jednocześnie starosta wzywa zarząd drogowy, ażeby w ciągu 30 dni wypłacił wszystkim zainteresowonym, co do których nie zachodzą przeszkody wskazane w § 9, należne wynagrodzenia za wywłaszczone lub zajęte przedmioty, po upływie zaś tego terminu wniósł do depozytu sądowego te wynagrodzenia określone w orzeczeniu wojewody, których z jakiegokolwiek powodu nie wypłacono.

Strony zainteresowane, które mają otrzymać wynagrodzenie, a co do których nie zachodzą przeszkody wskazane w § 9, starosta wzywa, ażeby w ciagu 30 dni podjęły przyznane im wynagrodzenie ze wskazaniem kasy, która wynagrodzenie wypłaci, oraz z uwagą, że pieniądze nie podniesione we wskazanym terminie będą złożone do depozytu sądowego.

Wskazane wezwania starosty winny ponadto zawierać pouczenie, że strona, która się czuje pokrzywdzoną wynagrodzeniem oznaczonem w orzeczeniu wojewody, może w terminie 30-dniowym od dnia doręczenia jej odpisu lub wyciągu z orzeczenia udać się do sądu o oznaczeniu wysokości wynagrodzenia w drodze postępowania sądowego, oraz, że z dniem złożenia do depozytu sądowego wynagrodzeń, oznaczonych w orzeczeniu wojewody, zarząd drogowy jest uprawniony do objęcia przedmiotów wywłaszczonych (zajętych) i że w razie czynienia trudności lub oporu przy obejmowaniu przez zarząd drogowy tych przedmiotów nastąpi przymusowe wprowadzenie w posiadanie.

§ 9. O ile wskutek istniejących obciążeń hipotecznych, lub zgłoszonych przez osoby trzecie roszczeń albo z innych przyczyn prawnych wynagrodzenie za wywłaszczony lub zajęty przedmiot nie może być wypłacone właścicielowi, natenczas całkowite wynagrodzenie, względnie sporna jego część winno być wpłacone do depozytu sądowego.

§ 10. Po uregolowaniu należności pieniężnych za wywłaszczone grunty zarząd drogowy przesyła sądowi kopję planów tych gruntów, odpisy dowodów o wypłaceniu wynagrodzeń za te grunty oraz odpis orzeczenia wywłaszczającego i przedstawia wniosek o uregulowanie tytułu własności gruntów wywłaszczonych.

W tym względzie mają zastosowanie: na terenie b. zaboru rosyjskiego — przepisy zawarte w art. 14, punkt 3, dekretu w przedmiocie wywłaszczeń z dn. 7 lutego 1919 r. (Dz. Praw, № 14 z 1919 r., poz. 162); w b. zaborze austryjackim odnośne przepisy ustawy z dn. 11 maja 1894 r., Dz. Ustaw austr. z 1894 r. Nr. 126 i rozporządzenia (austr.) Ministerstwa Sprawiedliwości z d. 11-go stycznia 1912 r. Dziennik Rozp. № 6/1912.

§ 11. Wszelkie koszty związane z wywłaszczeniem lub zajęciem gruntów albo materjałów pokrywa się z funduszów budowy lub utrzymania drogi, na rzecz której dokonano wywłaszczenia lub zajęcia (art. 19 i 20 powołanej na początku ustawy).

§ 12. Rzeczoznawcy otrzymują za swoje czynności wynagrodzenie, jakie na wniosek starosty oznacza wojewoda.

§ 13. W razie potrzeby przeprowadzenia pomiarów do budowy dróg i mostów na gruntach prywatnych odnośny starosta winien wydać zarządowi drogowemu upoważnienie do wykonania tych prac i zawiadomić o tem zarząd właściwej gminy.

W razie konieczności usunięcia przedmiotów stanowiących przeszkody dla pomiarów winien być uprzednio sporządzony opis tych przedmiotów. Opisu dokonywa wójt gminy lub jego zastępca w obecności przeprowadzającego pomiary i dwóch świadków z pośród okolicznych mieszkańców.

Oszacowania istotnych szkód wyrządzonych w czasie dokonywania pomiarów, o ile nie będzie osiągnięte porozumienie z poszkodowanym co do wysokości wynagrodzenia, dokona protokularnie na żądanie zarządu drogowego wójt gminy względnie jego zastępca z dwoma niezainteresowanymi rzeczoznawcami.

Nieobecność interesowanych, których zawiadomiono o terminach opisu i oszacowania, nie wstrzymuje dokonania czynności.

Interesowanemu, który poniósł istotną szkodę na gruncie wskutek prac pomiarowych, o ile nie zgodzi się na odszkodowanie według oszacowania dokonanego przez wójta i rzeczoznawców, służy prawo udania się na drogę sądową.

Wypłata odszkodowania winna być dokonana z funduszu wskazanego w § 11 najdalej w ciągu 2 miesięcy po oszacowaniu.

§ 14. O ile odnośnie do poszczególnych okoliczności wywłaszczenia lub czasowego zajęcia gruntów albo materjałów potrzebnych do budowy i utrzymania dróg publicznych niniejsze rozporządzenie nie zawiera przepisów regulujących, należy odpowiednio stosować odnośne niesprzeczne z ustawą z dnia 10 grudnia 1920 r. (Dz. U. R. P. z 1921 r., № 6, poz. 32) przepisy zawarte: a) dla obszarów b. zaboru rosyjskiego w dekrecie z dnia 7 lutego 1919 r. w przedmiocie przepisów tymczasowych o wywłaszczeniu przymusowem na użytek dróg żelaznych i innych dróg komunikacyjnych lądowych i wodnych oraz wszelkich urządzeń użyteczności publicznej (Dz. P. P. P. z 1919 r., № 14, poz. 162), lub b) dla obszarów b. zaboru austryjackiego — w ustawie z dnia 18 lutego 1878 r. o wywłaszczeniach w celu budowania i utrzymywania w ruchu kolei żelaznych (Dz. U. P. z 1878 r., № 30).

§ 15 Rozporządzenie niniejsze obowiązuje na obszarze b. zaborów rosyjskiego i austryjackiego z dniem ogłoszenia.

Minister Robót Publicznych:
Ziemiński

Minister Spraw Wewnętrznych
A. Kamieński

Minister Sprawiedliwości:
W. Makowski

Minister Skarbu:
Jastrzębski

Załącznik do rozp. Min. Rob. Publ. z dn. 20 lipca 1922 r. do poz. 543.

strona 1.

Województwo . . . . . .
Powiat . . . .
Sąd . . . .

Droga (kategorja drogi) . . . .
(nazwa drogi i punkty końcowe i pośrednie) . .
. . . .

W Y K A Z

gruntów podlegających wywłaszczeniu (zajęciu)

w Gminie . . . .

(Miejsce i data sporządzenia wykazu . . . . .
Wykaz sporządził . . . .

Strona 2.

№ porządkowy	Imię i nazwisko lub nazwa i miejsce zamieszkania właściciela	№ parceli według planu	№ parceli według katastru	№ wykazu hipotecznego	Obciążenia hipoteczne

Strona 3.

Rodzaj kultury	Cała powierzchnia parceli (metrów kwadratowych)	Powierzchnia działki do wywłaszczenia (zajęcia) (metrów kwadratowych)	Oszacowana przez rzeczoznawców cena 1 mtr. kwadratowego działki (marek polskich)	Należność (marek polskich)	Uwagi:

Załącznik № 4 do L. 17549/IX/4.

STATUT

o opłatach specjalnych i dopłatach drogowych na rzecz . . . . powiatowego Związku Komunalnego.

Zgodnie z art. 19 i 23 ustawy z dnia 10 grudnia 1920 r. o budowie i utrzymaniu dróg publicznych (Dz. U. R. P. № 6 poz. 32 z r. 1921) oraz art. 30 ustawy z dnia 11 sierpnia 1923 r. o tymczasowem uregulowaniu finansów komunalnych (Dz. U. R. P. Nr. 94 poz.747) Sejmik . . . . . na posiedzeniu w dniu . . . . uchwalił niniejszy statut w sprawie poboru opłat specjalnych i dopłat na budowę i utrzymanie dróg o następupującem brzmieuiu.

§ 1.

Łączna suma, przewidziana w budżecie na rok . . . . . . na utrzymanie dróg w kwocie . . . zł., i na budowę dróg w kwocie . . . zł. pomniejszona o kwotę . . . . zł., stanowiącą dotację (ze Skarbu Państwa, związku komunalnego wyższego rzędu), o kwotę . . . zł., osiągniętą z dodatkowych opłat i dopłat (§ 2 statutu) oraz o kwotę . . . zł. z ogólnych funduszów podlega podziałowi pomiędzy poszczególnych płatników w następującym stosunku:

a) . . % zasadniczego państwowego podatku gruntowego t. j. . . . zł. oraz . . % samoistnego podatku komunalnego od gruntów państwowych t. j. . . . zł.

b) . . % państwowego podatku przemysłowego, uiszczonego przez nabycie świadectw przemysłowych i kart rejestracyjnych t. j. . . . zł.

c) . . % państwowego podatku od nieruchomości t. j. . . . zł.

§ 2.

Niezależnie od opłaty przewidzianej w § 1 statutu obowiązani są uiścić;

I. Zużywający nadmiernie drogi, jak np. kopalnie, fabryki i inne przedsiębiorstwa — dodatkową opłatę w łącznej sumie . . . zł.

Uwaga: Suma ta, o ile nie nastąpi ugoda w myśl art. 23 ustawy drogowej — podlega rozdziałowi w sposób przewidziany w 31 ustawy z dnia 11/VIII 1923 r. (Dz. U. R. P. № 94 poz. 747) i w § 19 Rozp. Min. Spr. Wewn. z dn. 18/III 1924 r. (Dz. U. R. P. № 31 poz. 317).

II. Właściciele wzgl. posiadacze gruntów, budynków oraz przedsiębiorstw handlowych i przemysłowych, położonych w pasie przydrożnym o szerokości . . klm. po obu stronach dróg (utrzymywanych wzgl. budowanych przez . . . . powiat. związek komunalny) dodatkową opłatę w łącznej sumie . . . . zł.

Uwaga: Suma ta nie może przekraczać w swej ogólnej wysokości 20% kwoty przewidzianej w ustępie 1 § 1 statutu na utrzymanie dróg oraz 50% kwoty przewidzianej w ustępie 1 § 1 statutu na budowę dróg. Suma ta podlega rozdziałowi pomiędzy poszczególnych płatników w następujący sposób: Łączną sumę 20% kwoty na utrzymanie dróg oraz 50% kwoty na budowę dróg, z normalnych opłat drogowych (§ 1 statutu) z gruntów dzieli się przez sumę państwowego podatku gruntowego, opłacanego w pasie przydrożnym. Podobnie postępuje się odnośnie do dodatkowych opłat z przemysłu i handlu oraz od nieruchomości. Otrzymane zaś ilorazy mnoży się przez kwoty przypadających na poszczególnych płatników państwowych podatków od gruntów, przemysłu i handlu wzgl. nieruchomości, które płatnik uiszcza z objektów położonych w pasie przydrożnym.

§ 3.

Rozkładu dokonywa Zarząd Związku Komunalnego, przyczem przysługują mu prawa, określone w art. 44 ustawy z dn. 11.VIII 1923 r. (Dz. U R. P. № 94 poz. 747).

§ 4.

O wysokości przypadającej z rozkładu opłaty (§ 1) i dopłaty (§ 2) zostanie płatnik zawiadomiony wezwaniem płatniczem. Opłatę łącznie z dopłatą uiścić należy w dwóch równych ratach, płatnych . . . . . (terminy płatności rat określa organ uchwalający związku komunalnego).

§ 5.

Przeciwko wezwaniu płatniczemu wolno wnieść odwołanie w terminie i trybie wskazanym w art. 48 ustawy z dnia 11.VIII 1923 r. (Dz. U. R. P. №. 94 poz. 747), co jednak nie wstrzymuje obowiązku uiszczenia opłaty.

Nieuiszczenie opłaty we właściwym terminie pociąga za sobą obowiązek zapłaty odsetek i kar za zwłokę oraz kosztów egzekucyjnych, określonych ustawą z dn. 31.VIII 1924 r. (Dz. U. R. P. № 73 poz. 721) z uwzględnieniem zmiany wprowadzonej § 1 Rozp. Prez. Rzeczyp. z dn. 17.V 1927 r, (Dz. U. R. P. № 46 poz. 401).

§ 7.

Winni wykroczeń przeciwko postanowieniom niniejszego statutu podlegają karze porządkowej do wysokości 345.9 zł., o ile nie zachodzi przestępstwo karalne według art, 62-66 ustawy z dn. 11.VIII 1923 r. (Dz. U. R. P. № 94 poz. 747.

§ 8.

Opłaty specjalne i dopłaty drogowe, wymierzone na podstawie niniejszego statutu, nie ulegają zaliczeniu ani na komunalne podatki od gruntów, budynków, przemysłu i handlu, ani na komunalne dodatki do państwowych podatków od gruntów, budynków, handlu i przemysłu.

§ 9.

Przepisy wykonawcze wyda Zarząd Związku Komunalnego.

§ 10.

Zarząd Związku Komunalnego obowiązany jest wyjednać u władzy nadzorczej zatwierdzenie niniejszego statutu.

§ 11.

Statut zatwierdzony winien być ogłoszony w sposób w miejscu przyjęty.

Załącznik № 5 do L. 17549/IX/4.

STATUT

o świadczeniach drogowych w naturze na rzecz gm. . . . . . . powiatu . . . . . .

Na zasadzie art. 29-33 ustawy z dnia 10.XII 1920 r. o budowie i utrzymaniu dróg publicznych (Dz. U. R. P. № 6/21 poz. 32) Rada Gminna gm. . . . . . na posiedzeniu w dniu . . . uchwaliła niniejszy statut w sprawie świadczeń w naturze na budowę i utrzymanie dróg gminnych.

§ 1.

Świadczenia drogowe w naturze polegają:

1) na odrobieniu pewnej ilości dni roboczych pieszych lub dostarczaniu środków przewozowych na czas określony, względnie

2) na wykonaniu pewnej ilości roboty lub dostawy materjałów.

§ 2.

Do świadczeń drogowych w naturze obowiązani są wszyscy mieszkańcy gminy, opłacający państwowe podatki bezpośrednie z gruntów przemysłu i handlu oraz nieruchomości, przyczem do dostarczenia środków przewozowych mogą być pociągnięci tylko posiadacze środków przewozowych (podwód, samochodów, traktorów i t. d.).

§ 3.

Od świadczeń drogowych w naturze zwolnione są następujące osoby i instytucje:

1) osoby, którym według prawa międzynarodowego przysługuje prawo eksterytorjalności co do środków przewozowych, przeznaczonych do ich urzędowego użytku,

2) zakłady oraz urzędy państwowe i samorządowe. utrzymujące środki przewozowe na podstawie etatów organizacyjnych,

3) posiadacze środków przewozowych, służą-

cych do przewożenia poczty, co do tych środków przewozowych,

4) instytucje użyteczności publicznej, jak zakłady dyzynfekcyjne, szpitale, pogotowia lekarskie ratunkowe oraz straże ochotnicze, co do środków przewozowych, niezbędnych dla ich działalności,

5) stadniny, stacje ogierów i źrebięrciarnie państwowe,

6) posiadacze licencjonowanych ogierów i klaczy używanych tylko w celach hodowlanych, klaczy wysokoźrebnych i klaczy ze źrebiętami ssącemi w okresie dwóch miesięcy, co do tych ogierów i klaczy,

7) posiadacze koni, stale pracujących w kopalniach pod powierzchnią ziemi.

§ 4.

Rozkładu świadczeń drogowych w naturze dokonywa się w następujący sposób:

Wartość jednego dnia roboczego pieszego ustala się na . . . , zł., dostarczenia jednego środka przewozowego przez jeden dzień wraz z obsługą . . . . Zł., 1 m.³ kamienia z dostawą . . . . Zł., 1 m.³ kamienia bez dostawy . . . . Zł., 1 m.³ piasku . . . . Zł., rozsypania 1 m.³ piasku . . . . . Zł., ułożenia 1 m. bież. podłoża . . . . Zł i t. d.

Ogólną wartość preliminowanych świadczeń w naturze, przeliczonych na sumę pieniężną wedle norm uwidocznionych w ustępie pierwszym dzieli się przez ogólną sumę, opłacanych w gminie państwowych podatków bezpośrednich, a mianowicie zasadniczego państwowego podatku gruntowego, państwowego podatku przemysłowego, uiszczonego przez nabycie świadectw przemysłowych oraz kart rejestracyjnych oraz państwowego podatku od nieruchomości.

Otrzymany zaś iloraz mnoży się przez kwoty przypadające na poszczególnych płatników państwowych podatków od gruntów, przemysłu i handlu względnie nieruchomości. Gminie przysługuje przytem prawo wyboru rodzaju jednego wzgl. kilku łącznie z wymienionych wyżej świadczeń w naturze, zależnie od potrzeby wynikającej z prowadzonych robót i warunków osobistych obowiązanego do świadczeń drogowych w naturze.

§ 5.

Rozkładu dokonywa Zarząd gminy, przyczem o uskutecznionym wymiarze winien być każdy z obowiązanych do świadczeń zawiadomiony osobnem wezwaniem.

Wymierzone świadczenia drogowe w naturze należy wykonać w terminie . . . .

§ 6.

Przeciwko wezwaniu wolno wnieść odwołanie w przeciągu dni 14-tu od dnia doręczenia do Wydziału Powiatowego, który rozstrzyga ostatecznie, przyczem jednakże wniesienie odwołania nie wstrzymuje obowiązku wykonania świadczenia.

§ 7.

Obowiązany do świadczeń w naturze może w porozumieniu z Urzędem Gminnym zastąpić takowe natychmiastową opłatą w gotówce według wartości wymierzonych mu świadczeń w dniu złożenia przez obowiązanego do świadczeń deklaracji, co do pieniężnej wpłaty.

W razie niewykonania wymierzonych świadczeń we właściwym terminie Zarząd Gminy może zarządzić ich uskutecznienie na koszt obowiązanego do świadczeń, a ponadto pociągnąć go do odpowiedzialności za niewykonanie zarządzenia.

§ 8.

Przepisy wykonawcze wyda Zarząd Gminy.

§ 9.

Zarząd Gminy obowiązany jest wyjednać u władzy nadzorczej zatwierdzenie niniejszego statutu.

§ 10.

Regulamin zatwierdzony winien być ogłoszony w sposób w miejscu przyjęty.

Zał. № 6 do L. 17549/IX-4.

Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej

z dnia 20 października 1927 r.

o dostarczeniu środków przewozowych dla wykonywania budowy i utrzymania dróg publicznych i mostów.

(Dz. Ust. R. P. № 95 z 1927 r. poz. 846)

Na zasadzie art. 44 ust. 6 Konstytucji i ustawy z dnia 2 sierpnia 1926 r. o upoważnieniu Prezydenta Rzeczypospolitej do wydawania rozporządzeń z mocą ustawy (Dz. U. R. P. № 78, poz 443) postanawiam co następuje:

Art. 1. W wypadkach, gdy organa administracji drogowej, wykonywujące we własnym zarządzie budowę i utrzymanie dróg publicznych i mostów, nie mogą uzyskać w drodze dobrowolnej umowy środków przewozowych niezbędnych dla wykonania tych robót — czy to wskutek odmowy ze strony posiadaczy środków przewozowych, czy wskutek żądania za ich wynajęcie zapłaty wyższej od stosowanej w promieniu 10 klm. od miejsca robót, może być zarządzone przymusowe dostarczenie odpowiednich dla tego celu środków przewozowych wraz z obsługą, za wynagrodzeniem.

Art. 2. Obowiązkowi przemusowego dostarczanie (art. 1) środków przewozowych podlegają wszyscy posiadacze tych środków, z wyjątkami wskazanemi w artykule 5.

Obowiązek ten wykonywa się wyłącznie w naturze.

Art. 3. Obowiązek dostarczania środków przewozowych nakładać należy na posiadaczy takich środków kolejno, równomiernie i z uwzględnieniem stosunków gospodarczych i zawodowych. Obowiązek ten nie może być nakładany na rolników w porze zasiewów, sprzętu siana i zbiorów ziemiopłodów.

Art. 4. Nie można żądać dostarczania środków przewozowych z odległości większej niż 10 klm. od miejsca robót.

Art. 5. Od obowiązku dostarczania środków przewozowych (art. 1 i 2) wolne są następujące instytucje i osoby:

a) urzędy, instytucje i przedsiębiorstwa państwowe i komunalne;

b) instytucje użyteczności publicznej, służące celom społecznym, kulturalnym, i gospodarczym;

c) z zastrzeżeniem wzajemności osoby, którym służy prawo eksterytorjalności oraz szefowie zawodowych przedstawicielstw konsularnych państw obcych, będący obywatelami państwa wysyłającego, co do pojazdów, przeznaczonych do użytku urzędowego lub osobistego.

Nadto od obowiązku dostarczania środków przewozowych wolni są ich posiadacze, o ile chodzi o następujące środki przewozowe;

d) do których utrzymywania funkcjonarjusze państwowi są obowiązani;

e) służące do przewożenia poczty;

f) licencjonowane ogiery i klacze utrzymywane tylko w celach hodowlanych, klacze wysokoźrebne i klacze ze źrebiętami ssącemi w okresie 2 miesięcy;

g) konie stale pracujące w kopalniach pod powierznią ziemi.

Art. 6. Zarządzenie o przymusowem dostarczeniu środków przewozowych wyda właściwa władza administracyjna I instancji, przytem odnośnie do gmin wiejskich, miejskich i gmin, nie sprawujących funkcji władzy administracyjnej I instancji, po wysłuchaniu wydziału powiatowego, względnie magistratu.

Art. 7. Zarządzenie oznaczy ściśle czas, w ciągu którego ma być wykonywane, albo też roboty, jakie mają być dokonane.

Art. 8. W wypadkach, w których środki przewozowe mają być dostarczone z poza granic obszaru, podlegającego powołanej w art. 6 władzy administracyjnej I instancji, interesowana władza porozumie się z władzą administracyjną I instancji obszaru sąsiedniego, która w następstwie wyda zarządzenie w myśl art. 6 i 7. W braku porozumienia między wspomnianemi władzami, rozstrzygnie sprawę przełożony nad niemi wojewoda, a gdy odnośne władze nie podlegały temu samemu wojewodzie, rozstrzygnie Minister Robót Publicznych.

Art. 9. Zarządzenie, o którem mowa w artykułach 6 i 8, będzie na polecenie właściwej władzy administracyjnej I instancji ogłoszone w odnośnych gminach.

Art. 10. Władze gmin wiejskich i miejskich nie sprawujących funkcji władzy administracyjnej I instancji, w terminie przez władzę administracyjną określonym, oraz władze gmin miejskich, powyższe funkcje sprawujących, w czasie według swojego uznania, sporządzą alfabetyczny wykaz posiadaczy środków przewozowych, które mają być dostarczane i podadzą ten wykaz do powszechnej wiadomości.

Na podstawie tego wykazu władze gminne powołają z uwzględnieniem zasad, podanych w art. 2 i 4, poszczególnych posiadaczy do dostarczenia środków przewozowych przez doręczenie im nakazów imiennych.

Art. 11. W nakazach, o których mowa w artykule poprzednim, winny być wskazane: ilość żądanych środków, termin i miejsce ich dostarczenia.

Nakazy te winny być doręczone co najmniej na 7 dni przed terminem, podanym w nakazie.

Art. 12. Przeciw nieprawidłowemu przez władze gminną powołaniu do świadczeń interesowany może wnieść przez tę władzę do bezpośrednio przełożonej władzy administracyjnej zażalenie w ciągu dni siedmiu od dnia otrzymania nakazu o dostarczenie środków przewozowych.

Od decyzji rzeczonej władzy administracyjnej niema odwołania w toku instancji administracyjnych.

Zażalenie nie wstrzymuje obowiązku dostarczenia środków przewozowych.

Art. 13. Normy wynagrodzenia za przymusowe dostarczenie środków przewozowych oznaczy władza administracyjna, która wydała odnośne zarządzenie (artykuły 6 i 8), przytem odnośnie do gmin wiejskich i gmin miejskich, nie sprawujących funkcji władzy administracyjnej I instancji, po wysłuchaniu wydziału powiatowego, względnie magistratu.

Art. 14. Wynagrodzenie winno odpowiadać przeciętnemu wynagrodzeniu za użycie środka przewozowego, stosowanemu w danym czasie w promieniu 10 klm. od miejsca robót.

Wypłata ma nastąpić, o ile można, niezwłocznie po dokonaniu świadczenia.

Art. 15. Kto bez słusznej przyczyny uchyli się od obowiązku dostarczenia środków przewozowych w myśl rozporządzenia niniejszego, ulegnie karze grzywny do 150 złotych lub aresztu do 15 dni.

Władza, wymierzająca karę, oznaczy w orzeczeniu, na wypadek nieściągnięcia grzywny, karę zastępczego aresztu na czas nie dłuższy od 15 dni.

Art. 16. Do wymierzania kar, przewidzianych w rozporządzeniu niniejszem, powołane są władze administracyjne I instancji.

Art. 17. Przeciwko orzeczeniu władzy administracyjnej i instancji ukarany może wnieść w ciągu dni 7 od dnia doręczenia orzeczenia, na ręce tej władzy, żądanie przekazania sprawy właściwemu sądowi powiatowemu (pokoju), który zastosuje przepisy postępowania obowiązujące dla I instancji sądowej.

Wyrok sądu okręgowego, wydany w II instancji, jest prawomocny.

Art. 18. Grzywny ściągane będą w trybie administracyjnym na rzecz Skarbu Państwa względnie funduszu drogowego związku komunalnego, zależnie od tego do jakiej kategorji drogi środki przewozowe służyć miały.

Art. 19. Postanowienie rozporządzenia niniejszego stosuje się również do dróg, stanowią-

cych własność Państwa, a nie będących drogami publicznemi.

Art. 20. Wykonanie niniejszego rozporządzenia powierza się Ministrowi Robót Publicznych w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych.

Art. 21. Rozporządzenie niniejsze obowiązuje na całym obszarze Rzeczypospolitej z wyjątkiem województwa śląskiego i wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Prezydent Rzeczypospolitej: *I. Mościcki.*

Prezes Rady Ministrów i Minister Spraw Wojskowych: *J. Piłsudski.*

Minister: *K. Bartel*

Minister Spraw Wewnętrznych: *Sławoj Składkowski*

Minister Spraw Zagranicznych: *August Zaleski*

Minister Skarbu: *G. Czechowicz*

Minister Sprawiedliwości: *A. Meysztowicz*

Minister Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego: *Dr. Dobrucki*

Minister Rolnictwa: *K. Niezabytowski*

Minister Przemysłu i Handlu: *E. Kwiatkowski*

Minister Komunikacji: *Romocki*

Minister Robót Publicznych: *Moraczewski*

Minister Pracy i Opieki Społecznej: *Dr. Jurkiewicz*

Minister Reform Rolnych: *Witold Staniewicz*

Minister Poczt i Telegrafów: *Bogusław Miedziński*

Zał. № 7 do L. 17549/IX-4

Rozporządzenie Ministra Robót Publicznych

z dnia 8 października 1921 r.

wydane w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych w przedmiocie statutu wzorowego dla spółek drogowych.

(Dz. Ust. R. P. № 5 z 1922 r. poz. 33)

Na mocy art. 27 i 41 ustawy z dnia 10 grudnia 1920 r. o budowie i utrzymaniu dróg publicznych w Rzeczypospolitej Polskiej (D. U. R. P. z 1921 r. № 6 poz. 32) zarządza się co następuje:

§ 1. W myśl art. 25 ustawy z dnia 10 grudnia 1920 r. o budowie i utrzymaniu dróg publicznych spółki drogowe mogą powstawać:

1) w celu budowy lub utrzymania określonych odcinków istniejących dróg należących do kategorji dróg wojewódzkich, powiatowych lub gminnych, lub też mostów znajdujących się na tych drogach, jeżeli odnośne związki samorządowe, obowiązane do budowy lub utrzymania tych dróg ze względów finansowych nie są w stanie pobudować lub utrzymywać je wstanie odpowiednim do potrzeb interesowanych lub też jeżeli tej budowy lub utrzymania nie zamieściły w swoim programie budowy i utrzymania dróg;

2) w celu budowy i utrzymania odcinków nowych dróg, których budowy lub utrzymania nie przeprowadza żaden z wymienionych związków samorządowych ze względów wymienionych w punkcie pierwszym:

§ 2. Spółki drogowe powstają z inicjatywy zainteresowanych założycieli, którzy dobrowolnie chcą utworzyć spółkę.

Inicjatorowie — założyciele opracowują statut spółki podług wzorowego statutu, załączonego do niniejszego rozporządzenia i przedstawiają go do zatwierdzenia właściwemu wydziałowi powiatowemu.

O ile spółka drogowa ma na celu budowę i utrzymanie dróg przechodzących przez dwa lub więcej powiatów, statut spółki zatwierdza ten wydział powiatowy, na którego teren przypada największa długość dróg, stanowiących przedmiot spółki, i zawiadamia o zatwierdzeniu statutu spółki pozostałe interesowane wydziały powiatowe.

§ 3. Do spółek drogowych mogą należeć zainteresowane osoby fizyczne i prawne jak n. p. właściciele posiadłości ziemskich, właściciele nieruchomości miejskich, zakłady przemysłowe i handlowe i t. p., a także gromady wiejskie, gminy wiejskie i miejskie.

§ 4. Inicjatorzy — założyciele spółki drogowej ściśle określają cel spółki, t. j. ten odcinek lub te odcinki dróg lub pewne mosty, które mają być wybudowane lub utrzymywane kosztem członków danej spółki drogowej; następnie określają koło zainteresowanych w urzeczywistnieniu danego przedsięwzięcia oraz stopień zainteresowania względnie przyszłe korzyści poszczególnych członków z urzeczywistnienia celu spółki.

§ 5. Stosownie do art. 26 ustawy z dnia 10 grudnia 1920 r. o budowie i utrzymaniu dróg spółka może być związana:

a) dobrowolnie, jeżeli zainteresowani przez podpisanie deklaracji zobowiążą się do poniesienia wszystkich kosztów połączonych ze zrealizowaniem celu spółki;

b) przymusowo na podstawie orzeczenia wydziału powiatowego, wydanego na wniosek grupy osób interesowanych, które zobowiążą się do poniesienia przynajmniej dwóch trzecich części kosztów spółki, a wcielającego do spółki przymusowo interesowanych, którzy do spółki dobrowolnie nie przystąpili, a na których wypada do pokrycia stosownie do § 6 niniejszego rozporządzenia nie pokryta przez dobrowolnych członków część kosztów.

§ 6. Wysokość udziałów poszczególnych interesowanych winna pozostawać w stosunku prostym do otrzymywanych przez nich korzyści z urzeczywistnienia celu spółki lub większa w razie gdy zainteresowany się na to zgodzi

Udział każdego winien być określony w procentach kosztów urzeczywistnienia celu spółki; udział ten może być wpłacany w gotówce lub też wnoszony w naturze: w materjałach, robociźnie lub w oddaniu potrzebnych gruntów.

Opłaty te ustala się w sposób statucie wzorowym podany.

§ 7. Przy rozpatrywaniu projektu statutu spółki drogowej winna byc stwierdzona:

1) potrzeba i celowość zamierzonych urządzeń drogowych oraz niemożność wykonania ich przez związki samorządowe;

2) zgodność zamierzeń spółki z obowiązującemi przepisami technicznemi;

3) sprawiedliwość rozkładu udziałów na tych interesowanych, którzy przymusowo włączeni zostali do spółki. Ci ostatni winni być przez wydział powiatowy zawiadomieni o pociągnięciu do przymusowego udziału w spółce drogowej zaraz po rozpatrzeniu i zatwierdzeniu statutu spółki. Od decyzji wydziału powiatowego przysługuje przymusowym wspólnikom prawo odwołania na zasadzie art. 18 ustawy drogowej z dnia 10 grudnia 1920 r. (Dz. U. R. P. 1921 r., № 6 poz. 32).

§ 8. Nadzór nad działalnością spółek drogowych należy do wydziału powiatowego, zatwierdzającego statut spółki, który w razie nieumiejętnego lub nieprawidłowego prowadzenia spraw spółki drogowej ma prawo żądać zmiany zarządu spółki, a w razie ostatecznym prowadzić roboty, związane z wykonaniem celu spółki we własnym zarządzie na koszt spółki.

§ 9. Po upływie terminu na jaki spółka drogowa została zawiązana albo po jej rozwiązaniu drogi przez spółkę tę zbudowane i utrzymane przechodzą pod zarząd właściwego związku samorządowego. Utrzymanie zbudowanych przez spółkę dróg może być przed upływem terminu, na jaki została zawarta spółka przejęte przez właściwy związek samorządowy o ile on uzna to za celowe.

§ 10. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Minister Robót Publicznych:
G Narutowicz

Minister Spraw Wewnętrznych:
St. Downarowicz

Załącznik do § 2
rozp. Min. Rob. Publ. (poz. 33).

Statut Spółki Drogowej.

Statut spółki drogowej № . . . na terenie powiatu . . . . . . zatwierdzony przez wydział powiatowy sejmiku . . . . na posiedzeniu w dniu . . . . . 192 . r.

ROZDZIAŁ I.

Postanowienia ogólne.

§ 1. Członkami spółki drogowej są:

A. Dobrowolni członkowie:

1.
2.
3.
(wymienić wszyskich członków spółki dobrowolnych (członków założycieli) z nazwiska, imienia z podaniem miejsca ich zamieszkania.

B. Przymusowi członkowie:

1.
2.
3.
(wymienić wszystkich członków spółki przymusowo na podstawie art. 26 ustawy drogowej z dnia 10 grudnia 1920 r. włączonych do spółki z nazwiska, imienia i z podaniem miejsca zamieszk.)

---

§ 2. W poczet członków spółki mogą być włączani dalsi członkowie, zainteresowani w spółce. W razie przystąpienia lub potrzeby przymusowego włączenia do spółki nowych członków, zarząd spółki na najbliższem zebraniu ogólnem członków spółki stawia odpowiedni wniosek; po uchwaleniu wniosku, zarząd przedstawia do zatwierdzenia wydziałowi sejmiku powiatowego . . projekt zmiany § 1 niniejszego statutu.

§ 3. O rozwiązaniu spółki przymusowej, wyłączeniu lub wystąpieniu z niej poszczególnych członków na wniosek ogólnego zebrania członków spółki rozstrzyga wydział powiatowy sejmiku w . . . .

Od decyzji jego w tych sprawach mogą być zgłaszane odwołania w myśl art. 18 ustawy drogowej z dn 10 grudnia 1920 r. (Dz. U. R. P. z 1921 r. № 6, poz. 32).

(Przy spółkach dobrowolnych paragraf ten może być opuszczony).

ROZDZIAŁ II.

Zakres działania spółki.

§ 4. Do zakresu działania spółki drogowej należy: . . . .
(tu wymienić należy szczegółowo: 1) jakie odcinki dróg, względnie jakie budowle drogowe są przedmiotem spółki, 2) jakie roboty mają być wykonane jednorazowo (jeżeli chodzi o zbudowanie drogi lub mostu) lub mają być wykonywane stale (jeżeli chodzi o stałe utrzymanie drogi lub mostu), 3) na jaki przeciąg czasu spółka powstaje).

§ 5. Zakres działania spółki może być zmieniony, rozszerzony lub zwężony na zasadzie prawomocnej uchwały ogólnego zebrania członków spółki, zatwierdzonej przez wydział powiatowy sejmiku . . . .

ROZDZIAŁ III.

Nazwa i siedziba spółki.

§ 6. Spółka drogowa nosi nazwę: . . . .

§ 7. Siedzibą spółki jest . . . .

ROZDZIAŁ IV.

Organy spółki drogowej i ich kompetencje.

§ 8. Organami spółki są:

1. Ogólne zebranie członków.
2. Zarząd spółki.
3. Komisja rewizyjna.

§ 9. Ogólne zebranie członków jest organem uchwałodawczym i kontrolującym. Do kompetencji jego oprócz innych spraw zastrzeżonych w poszczególnych paragrafach niniejszego statutu należy:

1) ustanawianie budżetu i zatwierdzenie obrachunku rocznego;
2) zmiana wysokości wpłat należnych od poszczególnych członków dla celów spółki;
3) zaciąganie pożyczek;
4) postanowienie nabycia lub sprzedaży nieruchomości;
5) zmiana statutu;
6) wybór zarządu spółki oraz ustalanie zasad działalności zarządu i sposobu zarządu majątkiem spółki;
7) uchwalanie regulaminu dla zarządu spółki;
8) wybór komisji rewizyjnej;
9) uchwalanie regulaminu obrad zebrań ogólnych;
10) uchwalenie likwidacji spółki.

W zakresie spraw wyżej wymienionych ogólne zebranie członków spółki ma prawo inicjatywy i prawo powzięcia uchwał obowiązujących, które nie mogą zawierać postanowień niezgodnych z istniejącemi ustawami i niniejszym statutem.

§ 10. Uchwały ogólnego zebrania zapadają zwykłą większością głosów obecnych, jednak za likwidacją spółki musi się oświadczyć ilość członków rozporządzających razem nie mniej niż 75% udziałów.

§ 11. Każdy z członków spółki drogowej ma ilość głosów w stosunku prostym do wysokości wpłacanych kwot pieniężnych lub do wartości materjałów lub robocizny, dawanych w naturze, z tem jednak, że żaden z udziałowców nie może mieć więcej niż 10 głosów.

§ 12. Ogólne zebranie członków spółki odbywa się przynajmniej raz na rok na żądanie zarządu spółki lub życzenie przynajmniej $^1/_3$ ogólnej ilości głosów członków, mają być zwoływane nadzwyczajne zebrania ogólne.

§ 13. Ogólne zebranie jest prawomocne, o ile liczba obecnych wynosi połowę liczby członków spółki; w przeciwnym razie następne ogólne zebranie zwołane z tym samym porządkiem dziennym jest prawomocne, niezależnie od liczby obecnych członków.

Każdy członek spółki uczestniczy w ogólnem zebraniu osobiście lub też przez pełnomocnika, który winien posiadać pisemne upoważnienie.

§ 14. Zarząd spółki jest organem wykonawczym i jako taki załatwia wszystkie sprawy, oraz zastrzeżone decyzji ogólnego zebrania członków, jak również zarządza robotami.

§ 15. Zarząd spółki jest wybierany z pomiędzy członków spółki na przeciąg . . . . . lat; zarząd składa się z przewodniczącego i dwóch członków, z których jeden jest sekretarzem.

Przewodniczący zarządu, a w razie jego nieobecności sekretarz zarządu przewodniczy na ogólnem zebraniu członków spółki.

§ 16. Zarząd przygotowuje wnioski na ogólne zebrania członków spółki, wykonywa jego uchwały decyduje we wszystkich sprawach nie wymagających uchwały ogólnego zebrania lub nie zastrzeżonych do jego decyzji, załatwia sprawy bieżące, zarządza ściąganie składek od członków spółki, wreszcie podpisuje w imieniu spółki wszystkie pisma i zobowiązania.

Decyzje zapadają większością głosów członków zarządu. Na pismach i zobowiązaniach, wystawianych w imieniu spółki winny być podpisy przynajmniej dwu członków Zarządu.

§ 17. Zarząd przyjmuje i zwalnia pracowników spółki zawiera umowy w myśl ogólnych dyrektyw ogólnych zebrań członków.

§ 18. Dla przeprowadzenia kontroli działalności zarządu ogólne zebranie członków spółki wybiera komisję rewizyjną, składającą się z trzech osób, na przeciąg . . lat.

Komisja rewizyjna winna perjodycznie badać działalność zarządu spółki i zdawać sprawozdania ze swoich czynności ogólnemu zebraniu.

ROZDZIAŁ V.

Finanse spółki drogowej.

§ 19. Źródła dochodowe spółki drogowej stanowią:

1) dochody z majątku spółki,
2) opłaty za używanie urządzeń wybudowanych i utrzymanych przez spółkę,

3) obowiązkowe opłaty członków spółki ustalone przez członków-założycieli spółki i zatwierdzone przez wydział powiatowy sejmiku . . . .,

4) składki członków nadzwyczajne i dobrowolne,

5) dotacje państwowe i samorządowe, przekazane spółkom,

6) pożyczki krótko i długoterminowe, darowizny, zapisy, wpływy ze sprzedaży lub zamiany majątku spółki.

§ 20. Za zobowiązania finansowe spółki członkowie odpowiadają do wysokości swych zobowiązań na rzecz spółki.

§ 21. Obowiązkowe opłaty członków spółki (§ 19 p. 3) na rzecz spółki ustalone są w wysokości proporcjonalnej do korzyści, jakie poszczególni członkowie z istnienia, spółki i urzeczywistnienia jej celu ciągnąć będą (ciągną) a mianowicie w procentach ogólnej wysokości kosztów wykonać się mających robót.

Opłaty te ustala się w sposób wskazany w załączniku do niniejszego statutu.

§ 22. Wysokość procentowego udziału członków spółki może być zmieniona przez prawomocną uchwałę ogólnego zebrania członków spółki, zatwierdzoną przez wydział powiatowy sejmiku . . . .

§ 23. Udziały mogą być wpłacone zarówno w gotówce, jak wnoszone w naturze w postaci dostarczenia pewnej ilości materjałów lub robocizny według zasad, jakie ustali ogólne zebranie udziałowców.

§ 24. Udziały członków spółki drogowej w razie nie wpłacania ich będą ściągane w drodze egzekucji administracyjnej na równi z innymi podatkami i opłatami komunalnemi, na żądanie zarządu spółki, wystosowane do wydziału sejmiku powiatowego.

ROZDZIAŁ VI.

Nadzór nad działalnością spółki.

§ 24. Orzekanie w przedmiocie zmian statutu i bezpośredni nadzór nad działalnością spółki należy do wydziału sejmiku powiatowego . . . .

Do organów miejscowych Min. Rob. Publ. należy nadzór nad działalnością spółki w zakresie określonym przez art. 9 ustawy z dnia 10 grudnia 1920 r. (Dz U. R. P. r. 1921 Nr. 6, poz. 32).

Załącznik do § 21 statutu.

Rozkład opłat obowiązkowych od członków spółki.

№ porządkowy	Imię i nazwisko interesowanego lub nazwa instytucji interesowanej	Procentowy udział w opłatach
	Dobrowolni członkowie spółki	
1.	A. B.	7%
2.	C. D.	1%
3.	E. F.	2.5%
	Razem . .	67%
	Przymusowi członkowie spółki.	
1.	X. Y.	10%
	Z. O.	3%
	Razem . .	33%

LITERATURA.

ZBIÓR USTAW I ROZPORZĄDZEŃ DROGOWYCH TOM I i II
Warszawa wyd. z r. 1926 . . . . inż. Melchior Nestorowicz.

SPRAWA DROGOWA W POLSCE
Warszawa, wyd. E. Wende i S-ka . . . . . . inż. Melchior Nestorowicz.

PROBLEM DROGOWY W POLSCE I MOŻLIWOŚĆ JEGO ROZWIĄZANIA
(Nr. 1 Wiadomości Związku Polskich Zrzeszeń Technicz. z r. 1927) . . inż. Melchior Nestorowicz.

ROLNICTWO, A DROGI
(Nr. 1 i 2 dwumiesięcznika „Inżynierja Rolna" z r. 1926) . . . . inż. Melchior Nestorowicz.

POLSKA NIEPODLEGŁA
Warszawa, wyd. z r. 1926 . . . . prof. Antoni Sujkowski.

REFORMY PRAWNE I FINANSOWE W SPRAWIE DROGOWEJ
(Nr. 5 wiadom. Stow. Członk. Pol. Kongr. Drog. z sierpnia 1927 r. . . . Władysław Grabski.

Redakcję zakończono 10 grudnia 1927 r.

Drukarnia M. Kossakowska w Lublinie.